I
4437
1914.

22151

ДА

М. Ф.
Отд. IV
№ 1544
I
4437
П 72151
135

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

CXXXV ОБЩАГО СЪѢЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

26 февраля—14 марта 1914 г.

Типографія П. П. Сойкина Спб., Стремянная ул., 12
1914.

I
4437

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

XXXV ОБЩАГО СЪѢЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

26 февраля—14 марта 1914 г.

Типографія П. П. Сойкина Спб., Стремянная ул., 12
1914.

Печатано по распоряж. Обпаго Съѣзда представителей Русскихъ ж. д.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ 29559 1976 г.

ПРОГРАММА

ЗАНЯТІЙ

CXXXV Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

26 февраля—14 марта 1914 г.

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
I. Пассажирское сообщеніе.	1. О цѣлесообразности уравненія условій перевозки нулевого багажа съ условіями перевозки пассажирскою скоростью.	12 марта.	1—7
II. Условія перевозки.	2. О возложеніи на желѣзнодорожныхъ агентовъ обязанности провѣрять содержаніе свидѣтельствъ или удостовѣреній, выдаваемыхъ ветеринарными врачами или чинами мѣстной полиціи въ силу §§ 73 и 74 Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ. (Вопр. 28 CXXXI О. С.).	12 марта.	8—12
	3. О выработкѣ правилъ перевозки по дорогамъ русской сѣти газетъ и журналовъ съ пассажирскими поѣздами.	11 марта.	13—26
	4. Объ отнесеніи яицъ къ числу грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя. (Вопр. 5 CXXXII О. С.).	11 марта.	27—30

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
5.	О недопущеніи къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ бочекъ съ масломъ подсолнечнымъ и льнянымъ, обложенныхъ мхомъ.	12 марта.	31—32
6.	О правѣ грузохозяина предъявлять желѣзнымъ дорогамъ по одной и той же отправкѣ повторныя требованія, основанныя на ст. 781 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.	12 марта.	33—37
7.	О перевозкѣ забытыхъ вещей въ прямомъ, между желѣзными дорогами, сообщеніи.	12 марта.	38—39
8.	Объ установленіи для банановъ свѣжихъ обязательнаго для желѣзныхъ дорогъ срока храненія на станціи назначенія въ случаѣ невостребованія ихъ получателями.	11 марта.	40—41
9.	Объ установленіи сокращеннаго срока храненія на ст. назначенія для орѣховъ кокосовыхъ.	12 марта.	42
10.	Объ условіяхъ перевозки пушного товара въ прямомъ русскомъ и международныхъ сообщеніяхъ.	14 марта.	43—79
11.	О томъ, не представляется ли нужнымъ порядокъ выдачи удостовѣреній проводникамъ, установленный въ отношеніи перевозокъ живого груза, распространить на всякія вообще перевозки грузовъ, сопровождаемыхъ проводниками. (Вопр. 72 CXXXI О. С.).	11 марта.	80—81

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
12.	О допущеніи, по желанію отправителей, сопровожденія проводниками повагонныхъ отправокъ битой птицы и дичи. (Вопр. 109 CXXXII О. С.).	11 марта.	82—84
13.	а) О дополненіи § 8 Правилъ о перевозкѣ пива (стр. 760 Общ. Уст.) указаніемъ срока, въ теченіе коего долженъ быть выгруженъ на ст. назначенія и увезенъ грузъ, б) о регламентаціи времени производства операцій по выгрузкѣ пива, в) о включеніи времени погрузки порожней посуды изъ подъ пива въ срокъ выгрузки груза, взамѣнъ коего погружается идущая обратно посуда.	12 марта.	85—87
14.	О допущеніи стебля хлопчатниковаго къ перевозкѣ въ навалку.	12 марта.	88—89
15.	О допущеніи перевозки въ навалку гипса молотаго и алебастра молотаго, а также совмѣстной перевозки названныхъ грузовъ въ одномъ вагонѣ.	12 марта.	90—93
16.	О распространеніи на Кувшиновскій подъѣздной путь правилъ о срокахъ доставки грузовъ, дѣйствующихъ на путяхъ Перваго и Московскаго Обществъ подъѣздныхъ путей.	14 марта.	94—95
III. Перевозки переселенческія. 17.	О заблаговременномъ заявленіи переселенцами желанія прервать свой путь слѣдованія. (Вопр. 43 CXXXI О. С.).	12 марта.	XXVII

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
IV. Соглашеніе о прямомъ сообщеніи.	18. а) Объ установленіи сроковъ возврата на дороги-собственницы таможенныхъ корзинъ, б) объ установленіи платы дорогами слѣдованія въ пользу дороги-собственницы за пользованіе таможенными корзинами и в) о распредѣленіи между дорогами слѣдованія стоимости амбаллировки недосмотрѣнныхъ грузовъ.	11 марта.	96—99
	19. Объ измѣненіи редакціи § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи примѣнительно къ новой редакціи § 43 сего Соглашенія.	14 марта.	100—101
	20. О допустимости, вопреки требованію § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, пломбированія вагоновъ съ мелочными отправками пломбами безъ обозначенія названія станціи отправленія.	14 марта.	102—104
	21. Объ отмѣнѣ абзаца 2 § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.	14 марта.	100—101
V. Вопросы, касающіеся Контролей и Службъ Сборовъ.	22. Объ установленіи одинаковаго на всѣхъ дорогахъ порядка составленія документовъ по отправкамъ грузовъ съ разъѣздовъ.	13 марта.	105—109
	23. О разсмотрѣніи заключеній Разсчетной Коммиссіи, изложенныхъ въ протоколѣ ея № 88 по вопросамъ: а) требованіе о переразсчетѣ Александровской жел. дор. къ Ряз.-Уральской жел. дор., на сумму 18 р. 62 к., б) о разсмотрѣніи составленнаго г. Баранцевымъ желѣзнодорожнаго указателя по коммерческой части.	13 марта.	XXVII

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
24.	Въ какомъ размѣрѣ взыскивать плату за взвѣшиваніе при перевозкѣ длинномѣрныхъ предметовъ (§ 26 Части I Общаго Тарифа) на двухъ платформахъ. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 2).	13 марта.	XXVII
25.	О посылкѣ Комендантамъ станцій увѣдомленій о прибытіи грузовъ и о взиманіи платы за составленіе названныхъ увѣдомленій. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 14).	13 марта.	110—114
26.	О порядкѣ разсчетовъ между дорогами по отправкамъ невостребованныхъ грузовъ религіознаго почитанія. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 14).	13 марта.	XXVII
27.	О порядкѣ отчисленія гербоваго сбора, взыскиваемаго на дорогѣ назначенія по перевозкамъ грузовъ. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 16).	13 марта.	XXVII
28.	Объ исчисленіи поверстныхъ разстояній по воинскимъ перевозкамъ, совершаемымъ въ воинскихъ поѣздахъ. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 50).	13 марта.	115—116
29.	О разъясненіи правилъ § 12 Приложенія 52 къ § 194-*б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 54).	13 марта.	XXVII
30.	О пополненіи правилъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи. (V Съѣзда Нач. Сл. Сб. и Контр., вопр. 56).	13 марта.	117—119

	Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
VI. Вопросы техническіе.	31.	О разсмотрѣніи заключеній XLIII Технической Коммиссіи по спѣшнымъ вопросамъ программы ея занятій—350 и 351.	11 марта.	120—123
	32.	О возмѣщеніи расходовъ Управленію М.-Казанской ж. д. по перепискѣ и литографированію протоколовъ Московскихъ Подкоммиссій по пересмотру Общаго Соглашенія о вагонахъ, произведенному согласно заключенію XXX Технической Коммиссіи по вопросу 94, утвержденному CXII Общимъ Съѣздомъ (вопр. 106).	11 марта.	124—125
VII. Претензіи по перевозкамъ.	33.	О пересмотрѣ постановленія 38-го Претензіоннаго Съѣзда (вопросъ 2464 программы) по дѣлу о подмочкѣ кожъ по отправкѣ Петропавловскъ—Бѣлостокъ № 4904. (Вопр. 47 CXXXII О. С.).	26 февраля.	XXVII
	34.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 241), претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Ташкентской—въ суммѣ 2386 руб. 50 к., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Ташкентъ № 374462. (Вопр. 48 CXXXII О. С.)	26 февраля.	XXVII
	35.	О разсмотрѣніи претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Самаро-Златоустовской—въ суммѣ 39 руб. 63 к., за обратный провозъ груза по отправкѣ Люблинъ—Самара № 51056. (Вопр. 80-й 2-го Съѣзда Нач. Контр. и Сл. Сбор.; вопр. 49 CXXXII О. С.).	6 марта.	126

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
36.	О пересмотрѣ разрѣшенной 37-мъ Претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 5853) претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Варшавско-Вѣнской, Лодзинской и Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 610 р. 27 к., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Лодзь—Ростовъ-Донъ № 304900, отъ 3 марта 1906 г. (вопр. 50 CXXXII О. С.).	6 марта.	127—128
37.	О пересмотрѣ разрѣшенной 34-мъ спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ претензіи Южныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Екатерининской желѣзной дорогѣ, за недостачу домашнихъ вещей, по отправкѣ Ростовъ—Минскъ № 17712 (вопросъ 1118). (Вопр. 52 CXXXII О. С.).	26 февраля.	XXVII
38.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ ж. д. къ Екатерининской ж. д., въ суммѣ 164 руб. 69 коп., за недостачу груза по отправкѣ Ростовъ—Штеровка отъ 1907 г. за № 6977 (вопр. 3171).	26 февраля.	129—130
39.	О пересмотрѣ разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 5 прогр.) претензіи Владикавказской желѣзной дороги къ Юго-Восточнымъ, въ суммѣ 15625 руб. 51 к., за недостачу груза по отправкѣ Кисловодскъ—Ревель № 6686. (Вопр. 54 CXXXII О. С.).	26 февраля.	131—133
40.	О единоличной отвѣтственности Рязанско-Уральской жел. дор. по претензіи за подмочку муки по отправкѣ Паточная — Козельскъ № 1885, 1904 г. (Вопр. 56 CXXXII О. С.).	27 февраля.	134—135

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
41.	О пересмотрѣ рѣшенія 38-го спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 336 его программы. (Вопр. 58 CXXXII О. С.).	1 марта.	136—137
42.	О пересмотрѣ рѣшенія 38-го спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 1782 программы его занятій. (Вопр. 59 CXXXII О. С.).	6 марта.	138—139
43.	О пересмотрѣ разрѣшенной 38-мъ спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ претензіи Юго-Восточныхъ дорогъ къ Владикавказской жел. дор., въ суммѣ 171 р. 40 к., за недостачу груза по отправкѣ Эривань—Москва Ур. № 773 (вопросъ 539). (Вопр. 60 CXXXII О. С.).	27 февраля.	140—141
44.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ жел. дорогъ къ Сибирской дорогѣ, въ суммѣ 18 р. 50 к., за норчу груза по отправкѣ Таловая—Канскъ № 4456 (вопр. 2726). (Вопр. 61 CXXXII О. С.).	27 февраля.	142—143
45.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Сызрано-Вяземской, въ суммѣ 179 р., за порчу груза (вопр. 2955). (Вопр. 62 CXXXII О. С.).	27 февраля.	144—145
46.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ дорогъ къ Сибирской ж. д., въ суммѣ 1433 р. 84 к., за порчу груза по отправкѣ Альма—Красноярскъ № 54 (вопр. 3020). (Вопр. 63 CXXXII О. С.).	1 марта.	XXVII

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
47.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ ж. д. къ Екатерининской дорогѣ, въ суммѣ 230 руб., за утрату груза по отправкѣ Астрахань—Домброва-Горная № 1906 (вопросъ 3180). (Вопр. 64 CXXXII О. С.).	1 марта.	146—147
48.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги къ Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 490 р. 56 к., за недостачу грузовъ (вопр. 220). (Вопр. 65 CXXXII О. С.).	28 февраля.	148—151
49.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Московско-Брестской желѣзной дороги къ Первому Обществу подъѣздныхъ путей, въ суммѣ 954 руб. 10 коп., за замѣну груза по отправкѣ Холоневская—Петербургъ (вопр. 550 прогр.). (Вопр. 66 CXXXII О. С.).	3 марта.	XXVII
50.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 263), претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Забайкальской и Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 8463 р. 22 к. за утрату груза по отправкѣ Корюковка—Чита, отъ 1906 г. за № 8509. (Вопр. 69 CXXXII О. С.).	26 февраля.	152—153
51.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 2085), претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Владикавказской, — въ суммѣ 728 руб. 22 коп., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Екатеринодаръ отъ 1905 г. за № 260743. (Вопр. 71 CXXXII О. С.).	28 февраля.	154—156

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
52.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по вопросу претензій Съѣздомъ (вопр. 2535), претензіи Сѣверо-Западныхъ жел. дор. къ Московско-Казанской, въ суммѣ 725 р. 81 к., за порчу груза по отправкѣ Ревель—Москва тов. Московско-Казанской жел. дор., отъ 26 января 1906 г. за № 982. (Вопр. 72 CXXXII О. С.).	28 февраля.	157—159
53.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 183), претензіи Сибирской жел. дор. къ Лодзинской, въ суммѣ 569 р. 32 к., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Томскъ за № 889 отъ 1903 г. (Вопр. 73 CXXXII О. С.).	1 марта.	160—162
54.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 19), претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Владикавказской, въ суммѣ 421 р. 39 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Екатеринодаръ № 38599 отъ 1904 г. (Вопр. 74 CXXXII О. С.).	1 марта.	XXVII
55.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 39), претензіи Риго-Орловской жел. дор. къ Лодзинской жел. дор., въ суммѣ 767 р. 93 к., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Витебскъ № 182 отъ 1905 года. (Вопр. 75 CXXXII О. С.).	1 марта.	163—164
56.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 82), претензіи Лодзинской жел. дор. къ Юго-Западнымъ жел. дор., въ суммѣ 94 р. 48 к., за порчу груза по отправкѣ Лодзь—Браиловъ № 202791, отъ 1902 года. (Вопр. 76 CXXXII О. С.).	1 марта.	165—169

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
57.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Ташкентской жел. дор., въ суммѣ 88 руб. 11 коп., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкамъ Оратово—Богатое, отъ 1906 г. за №№ 4904, 4906, 4901, 4907, 4895, 4900, 4897 и 4898 (вопр. 5397 38 Прет. Съѣзда). Вопр. 77 CXXXII О. С.).	1 марта.	XXVII
58.	О пересмотрѣ рѣшенія 37 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 2223 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Сызрано-Вяземской желѣзной дорогѣ, въ суммѣ 2168 р. 95 к. (Вопр. 78 CXXXII О. С.).	1 марта.	170
59.	О пересмотрѣ постановленія 37 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 5380 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 62 р. 45 к., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Оратово—Тимашево за № 1548 отъ 1904 г. (Вопр. 79 CXXXII О. С.).	1 марта.	XXVII
60.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 36 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Сибирской ж. д. къ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. въ суммѣ 818 руб. 63 коп., за замѣну груза по отправкѣ Барнаульская Транспортная Контора—Виндава отъ 1904 года за № 101.	1 марта.	171
61.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 964), претензіи Владикавказской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 504 руб. 05 коп., за недостачу груза по отправкѣ Солдатская—Броды, отъ 1904 г. за № 2. (Вопр. 81 CXXXII О. С.).	3 марта.	172—173

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
62.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 948), претензіи Владикавказской желѣзной дороги къ Сибирской желѣзной дорогѣ, въ суммѣ 130 руб. 65 коп., за недостачу груза по отправкѣ Владикавказъ — Ачинскъ, отъ 1907 г. за № 14756.	3 марта.	174—175
63.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 171 его программы, о претензіи Московско-Казанской желѣзной дороги къ Владикавказской желѣзной дорогѣ, въ суммѣ 720 р. 40 к., по дѣлу Кавказъ и Меркурій, по отправкѣ Москва — Ташкентъ, за № 279. (Вопр. 84 CXXXII О. С.).	3 марта.	XXVII
64.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ (в. 2076), претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 289 р. 09 к., за недостачу груза по отправкѣ Астрахань—Крыжополь отъ 1906 г. за №11567. (Вопр. 85 CXXXII О. С.).	3 марта.	176
65.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ (в. 3665), претензіи Рязанско-Уральской жел. дороги къ Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 43 р. 96 к., за просрочку въ доставкѣ груза по накладной Ростовъ/Д.—Лебедянь за № 54327 отъ 1906 г. (Вопр. 86 CXXXII О. С.).	6 марта.	XXVII
66.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопр. 706, о претензіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги къ Юго-Восточнымъ и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 429 р. 07 к., за продажу груза по отправкѣ Лодзь—Калиш. б. с. — Ростовъ/Д. отъ 1908 г. за № 20216. Вопр. 87 CXXXII О. С.).	3 марта.	177—178

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страница протокола.
67.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопр. 372, о претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Владикавказской и Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 365 р. 60 к., за утрату груза по отправкѣ Москва—Баку отъ 1906 года за № 99916. (Вопр. 88 CXXXII О. С.).	3 марта.	179—180
68.	О пересмотрѣ рѣшеній 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросамъ 2934 и 3311 его программы, о претензіяхъ Юго-Восточныхъ ж. д. къ Владикавказской и Рязанско-Уральской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 1238 р. 10 к. за недостачу груза по отправкѣ Москва—Армавиръ, отъ 1908 г. за № 403927, и Юго-Восточныхъ ж. д. къ Владикавказской и Рязанско-Уральской ж. д., въ суммѣ 189 р. 60 к., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Армавиръ, отъ 1908 г. за № 420. (Вопр. 89 CXXXII О. С.).	4 марта.	XXVII
69.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 3294 программы его занятій о претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Южнымъ и Екатерининской жел. дор. въ суммѣ 207 р. 67 к., (Вопр. 90 CXXXII О. С.).	3 марта	181—182
70.	О пересмотрѣ постановленія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 96-му программы его занятій, о претензіи Московско-Казанской жел. дороги къ Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 720 руб. за пропажу груза по отправкѣ Владивостокъ—Тифлисъ за № 49. (Вопр. 91 CXXXII О. С.).	3 марта.	183—184

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
71.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 39 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи за недостачу овса по отправкѣ Селезни—Новосокольники за № 2648 отъ 1907 г. (вопр. 199).	3 марта.	185—186
72.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Закавказскимъ, Екатерининской, Сызрано-Вяземской и Сѣвернымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 6098 руб. 34 коп., за недостачу груза по отправкамъ Евлахъ—Тула отъ 1906 г. за №№ 645 и 649 (вопр. 405). (Вопр. 93 CXXXII О. С.).	4 марта.	187—190
73.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Московско-Кіево-Воронежской и Московско-Курской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 342 руб. 23 коп., за утрату сукна по отправкѣ Москва—Ливны отъ 1907 года за № 338781 (вопр. 3238). (Вопр. 94 CXXXII О. С.).	6 марта.	191—192
74.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Кіево-Воронежской дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 486 руб. 40 коп., за недостачу груза по отправкамъ Комаричи—Москва отъ 1906 г. за №№ 1220, 1221 и др. (вопр. 1702). (Вопр. 95 CXXXII О. С.).	6 марта.	193—195

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
75.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 760 руб. 69 коп., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Кишиневъ отъ 1906 г. за № 173185 (вопр. 1582). (Вопр. 96 CXXXII О. С.).	6 марта.	196—198
76.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ къ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дорогѣ, въ суммѣ 1300 руб., на недостачу груза по отправкѣ Москва—Климовъ отъ 1906 г. за № 149207 (вопр. 1998). (Вопр. 97 CXXXII О. С.).	6 марта.	199—202
77.	О пересмотрѣ рѣшеній 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіямъ а) Московско-Казанской желѣзной дороги къ Закавказскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ суммѣ 276 руб. 44 коп., по дѣлу Россійскаго Общества по отправкѣ Москва—Баку, отъ 1906 г. за № 101252 (вопр. 116) и б) Юго-Западныхъ жел. дор. къ Московско-Казанской жел. дор., въ суммѣ 136 руб. 80 коп., по дѣлу Боровой за утрату груза по отправкѣ Одесса—Казань отъ 1903 г. за № 3450 (вопр. 3385). (Вопр. 98 CXXXII О. С.).	4 марта.	203—204
78.	О пересмотрѣ рѣшенія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Казанской жел. дор. къ Средне-Азіатской, Самаро-Златоустовской и Ташкентской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 8714 р. 60 к., за недостачу груза по отправкѣ Каганъ—Москва отъ 1910 г. за № 1578 (вопр. 2628). (Вопр. 99 CXXXII О. С.).	6 марта.	205—215

Вопро-		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
79.	О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Забайкальской жел. дор. къ Сибирской жел. дор., въ суммѣ 2458 руб. 50 коп., по отправкѣ Владивостокъ—Томскъ отъ 1906 г. за № 16086 (вопр 984). (Вопр. 100 CXXXII О. С.).	26 февраля.	XXVII
80.	О пересмотрѣ разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Рига-Орловской и Сѣверо-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 1359 руб. 12 коп., за утрату груза по отправкѣ Лодзь — Двинскъ отъ 1906 г. за № 160362 (вопр. 1200).	3 марта.	216—217
81.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Московско-Кіево-Воронежской и Самаро-Златоустовской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 1550 руб. 90 к., за пропажу груза по отправкѣ Лодзь—Пирятинъ, отъ 1898 г. за № 69531 (вопр. 16).	4 марта.	XXVII
82.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Варшавско-Вѣнской жел. дороги къ Лодзинской жел. дор., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Просяная, отъ 1907 г. № 309342 (в. 645).	6 марта.	XXVII
83.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги къ Лодзинской жел. дор. въ суммѣ 78 руб. 45 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Петроковъ отъ 1907 г. за № 551 баг. кв. (вопр. 779).	5 марта.	218

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
84.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги къ Лодзинской желѣзной дорогѣ, въ суммѣ 120 руб., за утерю багажа по отправкѣ Казань—Лодзь Калиш., отъ 1908 г. за № 23015 баг. кв. (вопр. 682).	6 марта.	XXVII
85.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Варшавско-Вѣнской жел. дорогѣ, въ суммѣ 1043 руб. 45 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь — Варшава, отъ 1906 г. за № 2672 (вопр. 3).	6 марта.	XXVII
86.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ и Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 437 руб. 70 коп., за утерю груза по отправкѣ Лодзь—Бердичевъ, отъ 1907 г. за № 93934 (вопр. 1207).	6 марта.	XXVII
87.	О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги къ Лодзинской желѣзной дорогѣ въ суммѣ 49 руб., за утрату груза по отправкѣ С.-Петербургъ—Лодзь, отъ 1906 г. за № 51073 (вопр. 788).	6 марта.	XXVII
88.	О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1279 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Сызрано-Вяземской, Московско-Казанской и Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ, въ суммѣ 146 руб., за утрату груза по отправкѣ Москва—Моршанскъ, отъ 1905 г. за № 57366.	4 марта.	XXVII

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
89.	О пересмотрѣ постановленія 38 Претензіоннаго Съѣзда, по вопросу 5282 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской ж. д. къ Московско-Казанской, Екатерининской и Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ, въ суммѣ 17 руб. 46 коп. за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Луганскъ—Лукояновъ, отъ 1906 г. за № 1386.	6 марта.	219—220
90.	О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1351 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Московско-Казанской, Юго-Восточнымъ, Южнымъ и Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 722 руб. 24 коп., по отправкамъ отъ 1905 г. за №№ 7416 и 7417.	5 марта.	XXVII
91.	О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда, по вопросу 1452 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской къ Юго-Восточнымъ и Рязанско-Владимірской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 404 р. 12 к., по отправкѣ Тумская—Урюпино отъ 1908 г. за № 2983.	4 марта.	221—222
92.	О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1086 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской жел. дороги къ Лодзинской жел. дор. въ суммѣ 188 руб., за недостачу груза по отправкѣ Александровъ Гай—Лодзь отъ 1908 г. за № 6295.	6 марта.	223—224

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
	93. О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1684 его программы, о претензіи Самаро-Златоустовской жел. дор. къ Сибирской и Московско-Казанской жел. дор. за подмѣнъ груза по отправкѣ Москва—Обь отъ 1906 г. за № 110207.	4 марта.	225—227
	94. О пересмотрѣ постановленія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 698 его программы о претензіи Варшавско-Вѣнской жел. дор. къ Лодзинской жел. дор. въ суммѣ 744 руб. 74 коп. за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Варшава отъ 1908 г. за № 20013.	5 марта.	228
	95. О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда по вопросу 65 его программы, о претензіи Забайкальской жел. дор. къ Китайской Восточной и Сибирской жел. дор. въ суммѣ 1296 руб. 60 коп. + % % за утрату груза по отправкѣ Москва—Харбинъ отъ 1904 г. за № 6098.	4 марта.	229—231
	96. О пересмотрѣ постановленія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 5261 его программы о претензіи Рязанско-Уральской жел. дор. къ Либаво-Роменской, Юго-Восточнымъ, Риго-Орловской и Полѣсскимъ жел. дор. въ суммѣ 275 руб. 2 коп. за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Нефтяная—Гомель отъ 1902 г. за № 7779.	5 марта.	232—233
VIII. Вопросы разные.	**97.** О включеніи Тифлисскаго Автомобильнаго Общества въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе по перевозкѣ пассажировъ и багажа отъ Тифлиса до Владикавказа по Военно-Грузинской дорогѣ. (CXXXI О. С. вопр. 61).	14 марта.	234—236

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
	98. О взысканіи недоборовъ по грузамъ, перевозимымъ съ пассажирскими поѣздами, съ агентовъ станцій отправленія. (CXXXI О. С. вопр. 63).	11 марта.	237—239
IX. Дополнительные вопросы.	**99.** О выборѣ замѣстителя члена Главнаго Комитета по дѣламъ о вознагражденіи пострадавшихъ вслѣдствіе несчастныхъ случаяхъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ вмѣсто скончавшагося В. И. Леонтьева. (CXXXIV О. С. вопр. 27).	26 февраля.	240
	100. Объ оказаніи матеріальной поддержки ИМПЕРАТОРСКОМУ Русскому Техническому Обществу на изданіе трудовъ 2-го Всероссійскаго Съѣзда дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію. (CXXXIV О. С. вопр. 23).	14 марта.	241—243
	101. О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда по п. 2 вопроса 1-го его программы—о правѣ Лодзинской ж. д. уклониться отъ разбора дѣлъ пассажирской скорости съ Юго-Западными желѣзными дорогами. (CXXXII О. С. вопр. 70).	4 марта.	244—248
	102. Вопросъ о томъ, вправѣ-ли Московско-Казанская жел. дорога отказаться отъ производства переразсчетовъ съ Забайкальской жел. дорогой по перевозкамъ грузовъ Почтоваго Вѣдомства, въ періодъ войны съ Японіей, въ суммѣ 10.940 р. 57 к. (CXXXII О. С. вопр. 36).	13 марта.	XXVII
	103. О принятіи мѣръ къ устраненію задержекъ въ выплатѣ наложенныхъ платежей по отправкамъ международнаго сообщенія, адресованнымъ въ Россію.	13 марта.	249—255

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
104.	Докладъ Особой Коммиссіи, образованной CXXII Общимъ Съѣздомъ, для выработки программы опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ масла коровьяго (Вопр. 5 CXXII О. С.).	13 марта.	256—275
105.	О включеніи обходнаго пути Минеральныя Воды-Солдатская Владикавказской ж. дороги въ прямое товарное сообщеніе.	11 марта.	276
106.	О включеніи вѣтвей Алтыновка Коропъ и Вишенки Вишенки пристань М.-К.-Воронежской ж. дороги въ прямое товарное сообщеніе.	11 марта.	277
107.	О покрытіи расходовъ по разсылкѣ дорогамъ новаго изданія Соглашенія о прямомъ сообщеніи.	14 марта.	278—279
108.	О пріобрѣтеніи желѣзными дорогами экземпляровъ изданія Л. К. Бржезинскаго „Система сортировки и перевозки сборныхъ попудныхъ грузовъ“.	14 марта.	280—285
109.	О разсмотрѣніи заключеній Техническихъ Коммиссій: XLI—по вопросу 3-му и XLII—по вопросу 7-му.	11 марта.	286—290
110.	О выраженіи со стороны Общаго Съѣзда признательности лицамъ, принимавшимъ наиболѣе дѣятельное участіе въ выработкѣ проекта новаго Общаго Соглашенія о вагонахъ.	14 марта.	291—292

СОСТАВЪ
CXXXV Общаго Съѣзда
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Засѣданія 26 февраля—14 марта 1914 г.

Предсѣдатель . . . . . Михаилъ Павловичъ Федоровъ.
Замѣститель его . . . . . Сергѣй Петровичъ Лосевъ.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ	Сергѣй Николаевичъ Байданъ.
„ Совѣта постоянныхъ представителей казен. жел. дор.	Фридрихъ Оттовичъ Магазингъ.
	Витольдъ Станиславовичъ Зелль.
	Леонидъ Илларіоновичъ Изюмовъ.
	Петръ Іосифовичъ Добросельскій.
	Владиміръ Александровичъ Балашовъ.
	Станиславъ Людвиговичъ Колаковскій.
„ Департамента желѣзно дорожной отчетности.	Иванъ Васильевичъ Скачевскій.
„ Департамента полиціи	Дмитрій Николаевичъ Давыдовъ.
„ Отдѣла военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба	Георгій Францовичъ Бендеръ.

ОТЪ КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

„ Александровской	Иванъ Никитичъ Сачковъ.
	Петръ Николаевичъ Скуба.
„ Варшавско-Вѣнской	Иванъ Филипповичъ Богомоловъ.
	Александръ Михаиловичъ Варваринскій.
	Игнатій Семеновичъ Климекъ.

Примѣчаніе: Списокъ представителей CXXXV Общаго Съѣзда съ указаніемъ чиселъ засѣданій, въ которыхъ они принимали участіе, помѣщенъ въ концѣ протоколовъ.

Отъ Екатерининской	Даніилъ Алексѣевичъ Москалина.
	Константинъ Николаевичъ Малиновскій.
	Дмитрій Дмитріевичъ Конопенко.
„ Забайкальской	Никандръ Евгеніевичъ Черепановъ.
	Александръ Петровичъ Шнейдеръ.
„ Закавказскихъ	Павелъ Петровичъ Орловскій.
	Іосифъ Евстафіевичъ Каневскій.
„ Либаво-Роменской	Алексѣй Ивановичъ Казарновскій.
„ Московско-Курской съ М.-Нижегородской и Муромской	Алексѣй Александровичъ Слѣпушкинъ.
„ Пермской	Гавріилъ Георгіевичъ Жаровъ.
	Порфирій Николаевичъ Бисяринъ.
„ Полѣсскихъ	Флоріанъ Сильвестровичъ Андруцевичъ.
	Даніилъ Ивановичъ Савельевъ.
	Иванъ Игнатьевичъ Петковскій.
„ Привислинскихъ	Іосифъ Александровичъ Закржевскій.
	Казиміръ Юліановичъ Гарчинскій.
„ Риго-Орловской	Владиміръ Федоровичъ Колышкевичъ.
	Мартынъ Андреевичъ Майке.
	Иванъ Григорьевичъ Чакурсъ.
„ Самаро-Златоустовской	Сигизмундъ Альбертовичъ Поплавскій.
„ Сибирской	Михаилъ Ивановичъ Богданюкъ.
	Георгій Павловичъ Бектобековъ.
„ Средне-Азіатской	Болеславъ Ивановичъ Добржинскій.
	Георгій Гавріиловичъ Пицхелаури.
„ Сызрано-Вяземской	Павелъ Матвѣевичъ Кипарисовъ.
„ Сѣверныхъ	Петръ Петровичъ Мишле.
„ Сѣверо-Западныхъ	Леонидъ Николаевичъ Чернышевъ.
„ Ташкентской	Алексѣй Яковлевичъ Зазулинъ.
	Николай Ивановичъ Никифоровъ.
„ Юго-Западныхъ	Григорій Петровичъ Юцевичъ.
	Николай Александровичъ Тулубъ.
„ Южныхъ	Викторъ Викторовичъ Новацкій.
	Леопольдъ Ипполитовичъ Дабо.

ОТЪ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

„ Богословской	Михаилъ Михаиловичъ Тагеръ.
„ Владикавказской	Вячеславъ Петровичъ Черновъ.
	Михаилъ Федоровичъ Кривошеинъ.
	Альфредъ Августовичъ Гибнеръ.
„ Китайской-Восточной (за Уссур. дор.)	Адамъ Станиславовичъ Могучій.
„ Лодзинской	Янъ Осиповичъ Сукеницкій.
„ Московско-Виндаво-Рыбинской	Карлъ Петровичъ Лазаревъ.
	Сергѣй Ивановичъ Лапинъ.
	Павелъ Павловичъ Акимовъ.
	Наумъ Борисовичъ Ленцнеръ.
„ Московско-Казанской	Михаилъ Ивановичъ Савельевъ.
	Григорій Григорьевичъ Кобылинскій.
	Алексѣй Петровичъ Соколовъ.

Отъ Московско-Кіево-Воронежской	Юліанъ Артуровичъ Лэмпицкій.
	Владиміръ Карловичъ Тубенталь.
„ Рязанско-Уральской	Михаилъ Павловичъ Федоровъ.
	Михаилъ Петровичъ Славскій.
	Константинъ Семеновичъ Федоровскій.
	Степанъ Александровичъ Княжевицкій.
	Михаилъ Леонтьевичъ Успенскій.
	Леонидъ Исааковичъ Веселый.
„ Сѣверо-Донецкой	Евсей Арсеньевичъ Могиленскій.
	Константинъ Семеновичъ Федоровскій.
„ Троицкой	Михаилъ Ефимовичъ Цибенко.
	Борисъ Львовичъ Гольдинъ.
	Антонъ Казиміровичъ Тышинскій.
„ Ферганской	Борисъ Николаевичъ Миллеръ.
„ Юго-Восточныхъ	Анатолій Ивановичъ Синдѣевъ.
	Владиміръ Адольфовичъ Изнаръ.
	Владиміръ Петровичъ Скачко.
	Александръ Лазаревичъ Гертигъ.

ОТЪ ПОДЪѢЗДНЫХЪ ПУТЕЙ:

„ Перваго Общества п. п.	Владиславъ Феодосьевичъ Пенарскій.

ОТЪ БИРЖЕВЫХЪ КОМИТЕТОВЪ:

„ Варшавскаго	Эдуардъ Ивановичъ Каминскій.
„ Московскаго	Николай Александровичъ Куровъ.
„ Рижскаго	Іосифъ Юльевичъ Залѣсскій.
„ С.-Петербургскаго	Владиміръ Васильевичъ Уржумцевъ.
„ Совѣта съѣзда представителей торговли и промышленности	Михаилъ Николаевичъ Селиховъ.
„ С.-Петербургской Яичной, Маслян. и Курятной Биржи	Николай Сергѣевичъ Козловъ.
„ Общества Заводчиковъ-Фабрикантовъ	Генрихъ Юліановичъ Борисовичъ.
„ Контрагентства Суворина	Александръ Ивановичъ Ефремовъ.
„ Акц. Общества „Гергардъ и Гей“	Гавріилъ Марковичъ Бубисъ.
„ Торгов. Дома „П. Сорокоумовскій—Сын-я“	Александръ Васильевичъ Чуваевъ.
„ Конторы Междунар. сооб.	Романъ Романовичъ Сань-Галли.
Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда	Сергѣй Петровичъ Лосевъ.
Помощникъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда	Августъ Станиславовичъ Вышковскій.

ПРОТОКОЛЪ

ЗАСѢДАНІЙ

CXXXV Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

26 февраля—14 марта 1914 года.

---

26 февраля 1914 года, въ началѣ втораго часа дня, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, объявивъ CXXXV Очередной Общій Съѣздъ открытымъ, предложилъ избрать Предсѣдателя и его замѣстителя, каковыми единогласно избраны: Предсѣдателемъ М. П. Федоровъ и Замѣстителемъ его С. П. Лосевъ.

Разсмотрѣвъ программу своихъ занятій, **Общій Съѣздъ положилъ**:

Снять съ программы вопросы:

33, 37, 79—какъ относящіеся исключительно до казенныхъ жел. дорогъ;

63—по просьбѣ представителя Московско-Казанской жел. дороги, внесшей претензію;

отложить до одного изъ слѣдующихъ Общихъ Съѣздовъ:

вопросъ 17—впредь до полученія ожидаемаго заявленія отъ Переселенческаго Управленія,

а также слѣдующіе вопросы: 23, 24, 26, 27, 29, 34, 46, 49, 54, 57, 59, 65, 68, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90 и 102.

По разсмотрѣніи остальныхъ вопросовъ, по каждому изъ коихъ составленъ особый протоколъ, CXXXV Общій Съѣздъ, 14 марта 1914 года въ шестомъ часу дня Предсѣдателемъ, закрытъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 1.—О цѣлесообразности уравненія условій перевозки нулевого багажа съ условіями перевозки пассажирскою скоростью.

Николаевская жел. дорога обратилась въ Съѣздъ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ нижеслѣдующимъ докладомъ:

„Согласно установленнымъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ Правиламъ о перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами и изданному въ развитіе сихъ Правилъ циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ № 35541/176 отъ 20/25 августа 1904 года, перевозка съ поѣздами пассажирской скорости грузовъ, таксируемыхъ по общему тарифу, установленному для грузовъ пассажирской скорости (поясной тарифъ № 1), совершается по багажнымъ квитанціямъ, а грузовъ, для которыхъ установлены пониженные тарифы—по накладнымъ.

Такимъ образомъ разрѣшеніе вопроса, по какому документу будетъ слѣдовать отправляемый съ пассажирскою скоростью грузъ—зависитъ отъ установленнаго на перевозку этого груза тарифа.

Естественно, что съ болѣе дорогою оплатою перевозки груза, отправитель вправѣ разсчитывать на предоставленіе ему желѣзною дорогою большихъ удобствъ по перевозкѣ, каковой принципъ лежитъ въ основѣ договора перевозки по нашему дѣйствующему законодательству.

Не вполнѣ проведенъ этотъ принципъ лишь въ вышеупомянутыхъ Правилахъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ на перевозку грузовъ съ поѣздами пассажирской скорости, а именно: грузохозяинъ, отправляя грузъ по самому высокому тарифу, который установленъ на перевозку съ поѣздами пассажирской скорости, лишенъ возможности воспользоваться тѣми удобствами, которыя даетъ даже перевозка въ товарныхъ поѣздахъ съ малою скоростью, а именно—онъ не вправѣ сдѣлать отправку именной, наложить на грузъ платежъ, перевести плату на получателя. Всего этого грузохозяинъ лишенъ потому, что въ такихъ случаяхъ отправка, согласно упомянутыхъ Правилъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, должна совершаться по багажнымъ квитанціямъ, тогда какъ грузохозяину, оплачивающему перевозку груза съ поѣздами пассажирской скорости дешевле, представляется полная возможность воспользоваться вышеуказанными удобствами, ибо, въ послѣднихъ случаяхъ, перевозка груза должна совершаться по накладнымъ.

Такое положеніе безусловно нельзя признать справедливымъ, а потому на обсужденіе Съѣзда представляется часто возбуждаемый на станціяхъ грузоотправителями вопросъ—не будетъ ли цѣлесообразно уравнять перевозку съ поѣздами пассажирской скорости грузовъ по поясному тарифу № 1 съ перевозками по пониженнымъ тарифамъ.

Николаевская дорога, съ своей стороны, находила бы желательнымъ разрѣшить этотъ вопросъ въ утвердительномъ смыслѣ. Однимъ изъ способовъ разрѣшенія даннаго вопроса было бы, по ея мнѣнію, допущеніе перевозки по накладнымъ всѣхъ вообще грузовъ, отправляемыхъ съ поѣздами пассажирской скорости, т. е. для грузовъ, таксируемыхъ по поясному тарифу № 1, установить два документа: багажную квитанцію и накладную, причемъ выборъ документа въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ предоставить на усмотрѣніе грузоотправителя".

При обмѣнѣ мнѣніями по настоящему вопросу на VIII Съѣздѣ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, представителемъ Пермской жел. дороги было указано на совершенное неудобство допущенія перевозки грузовъ по смѣшаннымъ документамъ, т. е. установленія различныхъ документовъ для перевозки одной и той же категоріи грузовъ.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса Съѣздъ, раздѣляя по существу приведенныя въ докладѣ соображенія, въ принципѣ призналъ желательнымъ, чтобы отправителямъ грузовъ, перевозимыхъ обязательно по багажнымъ квитанціямъ, была предоставлена возможность налагать платежъ, переводить плату на получателя, и т. д., то есть—тѣ-же удобства—какими пользуются отправители по накладнымъ пассажирской скорости. Имѣя же въ виду, что вопросъ объ уравненіи, въ отношеніи предоставляемыхъ публикѣ удобствъ, багажныхъ отправокъ съ отправками пассажирской скоростью былъ уже затронутъ Общимъ Съѣздомъ при обсужденіи вопроса о допущеніи наложенныхъ платежей по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, причемъ Съѣздъ, отнесясь къ этому сочувственно, призналъ, однако, необходимымъ дать нѣкоторое время станціоннымъ агентамъ для ознакомленія съ существомъ перевозокъ по именнымъ квитанціямъ, прежде чѣмъ осложнять ихъ новыми условіями—VIII Съѣздъ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ жел. дорогъ постановилъ поддержать ходатайство Николаевской жел. дороги и передать возбужденный ею вопросъ на разрѣшеніе Общаго Конвенціоннаго Съѣзда.

Въ виду изложеннаго, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровождая при предложеніи отъ 26 ноября 1913 г., за № 24061, копію вышеприведенной выписки изъ протоколовъ VIII Съѣзда Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ жел. дорогъ

внесъ обсуждавшійся названнымъ Съѣздомъ вопросъ „о цѣлесообразности уравненія условій перевозки нулевого багажа съ условіями перевозки пассажирскою скоростью“ на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 9 декабря 1913 года, за № 1054/3882).

Справка.

Согласно § 3-го Правилъ о перевозкѣ грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ,—„Въ пріемѣ груза выдается багажная квитанція, на которую налагается штемпель „товаръ“, а въ самой квитанціи обозначается: а) станція отправленія и назначенія; б) годъ, мѣсяцъ, число и № поѣзда, на который принятъ грузъ; в) число мѣстъ; г) дѣйствительный вѣсъ и вѣсъ, округленный до 10 фунтовъ, и д) провозная плата.

При желаніи воспользоваться установленнымъ для даннаго груза пониженнымъ тарифомъ, отправитель предъявляетъ грузъ станціи при обыкновенной накладной, не позже какъ за два часа до отхода подлежащаго пассажирскаго поѣзда. Въ принятіи груза станція выдаетъ общеустановленный дубликатъ, съ обозначеніемъ на ономъ: грузъ сданъ къ перевозкѣ съ пассажирскимъ (или товаропассажирскимъ) поѣздомъ № . . . . .

Съ пассажирскими поѣздами на грузъ, вмѣсто багажной квитанціи, составляется накладная только въ тѣхъ случаяхъ, когда для предъявляемаго къ перевозкѣ въ пассажирскомъ поѣздѣ груза установленъ пониженный противъ общаго тарифъ; при отсутствіи же пониженнаго тарифа грузы по пассажирской скорости должны слѣдовать по багажнымъ квитанціямъ“.

Отзывы дорогъ: Московско-Казанской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда были оглашены, по разсматриваемому вопросу, отзывы дорогъ Московско-Казанской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ, нижеслѣдующаго содержанія:

Управленіе Московско-Казанской жел. дороги сообщило, что допущеніе двухъ видовъ желѣзнодорожныхъ документовъ (накладныхъ и багажныхъ квитанцій) на грузы, таксируемые по одному и тому же общему тарифу, установленному для грузовъ пассажирской скорости (поясной тарифъ № 1), и перевозимые нынѣ исключительно по багажнымъ квитанціямъ, представляется нежелательнымъ, такъ какъ допущеніе двойственныхъ документовъ несомнѣнно привело бы къ интенсивному использованію права отправленія по накладнымъ, что усложнило бы работу багажныхъ конторъ пассажирскихъ станцій, тогда какъ багажная квитанція является болѣе простымъ и удобнымъ видомъ грузового документа, по сравненію съ накладной.

По изложеннымъ соображеніямъ Управленіе Московско-Казанской

жел. дороги полагало бы желательнымъ остаться при существующихъ документахъ по отправленію грузовъ пассажирской скорости.

Со своей стороны, Управленіе Общества Рязанско-Уральской жел. дороги, сообщило, что оно согласно съ мнѣніемъ Николаевской жел. дороги, возбудившей вопросъ относительно цѣлесообразности уравненія условій перевозки нулевого багажа съ условіями перевозки пассажирскою скоростью. Но, принимая во вниманіе, что пріемъ грузовъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами по накладнымъ въ отношеніи коммерческихъ обрядностей несравненно сложнѣе и требуетъ значительно большаго времени, чѣмъ пріемъ груза, какъ багажа, по багажной квитанціи, согласіе на установленіе такой перевозки для всѣхъ грузовъ безъ исключенія слѣдовало бы обусловить мѣстомъ и временемъ предъявленія къ такой перевозкѣ грузовъ, а именно:

Къ перевозкѣ по накладной грузы должны предъявляться только въ кассѣ грузовъ большой скорости, въ періодъ времени открытія ея, и не позже, какъ за два часа до прохода того пассажирскаго поѣзда, къ перевозкѣ съ которымъ грузъ сдается.

Такимъ образомъ, въ зависимости отъ предполагаемаго порядка пріема къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами по накладнымъ всѣхъ грузовъ, слѣдовало бы возбудить вопросъ о соотвѣтствующемъ измѣненіи существующихъ правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами въ отношеніи порядка сдачи и пріема грузовъ къ такой перевозкѣ. Право предъявленія грузовъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами, во время закрытія станціи для пріема грузовъ большой скорости, въ багажныхъ кассахъ въ теченіе времени открытія ихъ для пріема багажа должно оставаться только за тѣми грузами, которые будутъ сдаваться къ перевозкѣ по багажнымъ квитанціямъ.

Управленіе Общества Юго-Восточныхъ жел. дородъ въ отзывѣ своемъ обратило вниманіе на то, что разсматриваемый вопросъ былъ уже предметомъ сужденій на VII, Съѣздѣ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Съѣздъ этотъ, признавая желательнымъ уровнять условія перевозки товара-багажа, оплачиваемаго нынѣ по поясному тарифу № 1, съ условіями перевозки грузовъ пассажирской скорости по накладнымъ, перевозимыхъ теперь по пониженнымъ ставкамъ, высказался за предоставленіе отправителямъ права отправлять товаръ-багажъ не только по багажнымъ квитанціямъ, но и по накладнымъ съ допущеніемъ перевода провозныхъ платежей на товарополучателя.

Отправителямъ товара-багажа, разумѣется, должна быть предоставлена возможность переводить провозную плату на получателя и налагать платежи согласно ст. 74 Общаго Устава. Однако, предположеніе

Съѣзда установить на перевозку товаро-багажа различные документы, т. е. багажную квитанцію и накладную нельзя признать подлежащимъ проведенію въ жизнь. Дѣло въ томъ, что составленіе грузовыхъ дорожныхъ документовъ при перевозкѣ по накладнымъ сопряжено вообще съ значительной затратой труда и времени, а при пріемѣ грузовъ, отправляемыхъ съ пассажирскими поѣздами, трудъ этотъ является чрезвычайно напряженнымъ въ силу того, что такой грузъ всей своей массой предъявляется обыкновенно лишь за два часа до отхода поѣзда. Въ силу этого является цѣлесообразнымъ не только не допускать отправленія товаро-багажа по накладнымъ, но и замѣнить накладныя болѣе упрощенымъ документомъ даже для грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами по пониженнымъ пояснымъ тарифамъ. Въ этихъ цѣляхъ слѣдовало бы нѣсколько видоизмѣнить нынѣ существующую форму багажныхъ квитанцій, включивъ въ нихъ графы для обозначенія рода груза, суммы наложеннаго платежа и суммы провозныхъ платежей, переводимыхъ на получателя. При этомъ порядкѣ за провозъ тѣхъ грузовъ, которые въ настоящее время не принимаются къ перевозкѣ по накладнымъ пассажирской скорости, должна быть взимаема нынѣ дѣйствующая тарифная плата (поясной тарифъ № 1), по отношенію же грузовъ пассажирской скорости, перевозимыхъ, въ настоящее время по накладнымъ, при новомъ порядкѣ, должны быть сохранены прежнія тарифныя ставки. Лицо, желающее отправить товаръ съ пассажирскимъ поѣздомъ, должно предъявить или послать станціи заявленіе на особомъ бланкѣ (пріобрѣтенномъ у станціи за плату), съ указаніемъ всѣхъ свѣдѣній, необходимыхъ для составленія багажной квитанціи. Если по одной и той же квитанціи имѣютъ быть отправлены товары подъ многими наименованіями и бланкъ квитанціи не вмѣщаетъ ихъ обозначенія (хотя это будетъ весьма рѣдкимъ явленіемъ), то станція обязана будетъ къ квитанціи и багажной дорожной вѣдомости приложить особую опись, согласно поданному отправителемъ заявленію. Наложеніе платежей должно быть допускаемо по всѣмъ безъ исключенія отправкамъ багажа-товара. Что же касается перевода на получателя провозныхъ платежей, то таковой переводъ долженъ производиться согласно ст. 67 Общаго Устава. При такомъ порядкѣ, исключающемъ необходимость составленія накладныхъ, дубликатовъ и дорожныхъ вѣдомостей отправители получатъ необходимыя имъ удобства, а работа станціонныхъ агентовъ значительно упростится.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По заслушаніи Съѣздомъ приведенныхъ отзывовъ дорогъ, представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, К. П. Лазаревъ,

замѣтилъ, что нынѣ существующее неудовлетворительное положеніе дѣлъ по перевозкѣ спѣшныхъ грузовъ объясняется тѣмъ, что послѣдовательными постановленіями Министерства Путей Сообщенія до 1896 года, было введено полное раздвоеніе грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами на двѣ отдѣльныя группы, на багажъ-товаръ, соотвѣтствующій прежнему нулевому багажу, перевозимому по нормальному тарифу по багажнымъ квитанціямъ, съ отвѣтственностью какъ за пассажирскій багажъ, и на грузы пассажирской скорости, перевозимые по накладнымъ по пониженнымъ ставкамъ, съ отвѣтственностью на основаніи ст. 107 Общаго Устава, причемъ это раздвоеніе получило совершенно законченный видъ, вслѣдствіе обязательныхъ для желѣзныхъ дорогъ разъясненій, преподанныхъ циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 11 ноября 1896 года за № 19150. Обращаясь къ вопросу объ уравненіи условій перевозки нулевого багажа съ условіями перевозки пассажирской скоростью, установленныхъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, названный представитель отмѣтилъ, что онъ всецѣло присоединяется къ изложенному въ отзывѣ Московко-Казанской жел. дороги мнѣнію, о недопустимости установленія двухъ видовъ желѣзнодорожныхъ документовъ (накладныхъ и багажныхъ квитанцій) на грузы, таксируемые по одному и тому же общему тарифу, установленному для грузовъ пассажирской скорости (поясной тарифъ № 1). Кромѣ практическихъ неудобствъ расширенія перевозокъ пассажирской скорости по накладнымъ указанныхъ въ упомянутомъ отзывѣ, необходимо имѣть въ виду, что самыя основанія означенной перевозки не признаны Сенатомъ, благодаря чему отношенія между желѣзными дорогами и ихъ кліентами на почвѣ сихъ перевозокъ являются совершенно не урегулированными и неопредѣленными. Особенно сложнымъ представляется вопросъ объ отвѣтственности жел. дорогъ, уплачивающихъ и нынѣ весьма значительныя суммы по претензіямъ за недостачу и порчу, а также и за просрочку по перевозкѣ грузовъ пассажирской скорости. Такимъ образомъ развивать перевозку, на нынѣ существующихъ основаніяхъ, путемъ предоставленія грузохозяевамъ упомянутыхъ въ докладѣ льготъ, представляется не раціональнымъ и повело бы лишь къ увеличенію тѣхъ недоразумѣній и затрудненій, которыя и нынѣ тяжело отзываются на жел. дорогахъ. Однако, во вниманіе настоятельной потребности промышленности въ измѣненіи условій перевозки нулевого багажа, представляется единственно возможнымъ организовать указанную перевозку, въ цѣляхъ единообразія, исключительно по накладнымъ, но на совершенно новыхъ основаніяхъ. Вопросъ этотъ уже разрѣшенъ въ томъ проектѣ новаго Устава Росс. ж. д., который принятъ CXV Общимъ Съѣздомъ. По этому, по мнѣнію К. П. Лаза-

рева, прежде разрѣшенія частнаго, нынѣ возбужденнаго вопроса, Общему Съѣзду надлежитъ возбудить ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи въ жизнь новаго Устава, или, по крайней мѣрѣ тѣхъ его статей, коими регламентируется перевозка грузовъ пассажирской скорости.

Представители казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, со своей стороны, указали на то, что пониженные тарифы, установленные на перевозку нѣкоторыхъ грузовъ, составляютъ уже сами по себѣ значительную для этихъ грузовъ льготу, къ которой еще присоединяется право перевозки ихъ съ пассажирскими поѣздами по накладнымъ. Грузы же пониженіями не пользующіеся (нулевой багажъ, перевозимый по 1-му поясному тарифу), лишены и преимуществъ предоставляемыхъ перевозкою съ пассажирскою скоростью по накладнымъ. Такая неравномѣрность не можетъ быть признана правильною и потому разрѣшеніе перевозки нулевого багажа по накладнымъ съ пассажирскими поѣздами представлялось бы вполнѣ справедливымъ. Подобное допущеніе нисколько бы не стѣснило желѣзныя дороги, которыя, въ случаѣ невозможности отправки грузовъ съ даннымъ поѣздомъ, принимали бы таковые съ обожданіемъ на станціи слѣдующихъ поѣздовъ, въ которыхъ оказалось бы свободное мѣсто. При этомъ подлежала бы сохраненію и перевозка по багажнымъ квитанціямъ для лицъ, желающихъ воспользоваться упрощеннымъ способомъ сдачи и полученія груза. Кромѣ того, допущеніе перевозки нулевого багажа по накладнымъ, переводя цѣлый разрядъ грузовъ въ область съ наименованіемъ, внесло бы, по мнѣнію представителей казенныхъ жел. дорогъ, надлежащую опредѣленность въ отношеніи отвѣтственности по такимъ перевозкамъ за недостачу или утрату и за просрочку.

Признавая, такимъ образомъ, ходатайство возбужденное Начальникомъ Николаевской жел. дороги подлежащимъ удовлетворенію, представители казенныхъ жел. дорогъ, въ виду того, что вопросъ о перевозкахъ пассажирской скоростью уже урегулированъ въ надлежащемъ направленіи въ новомъ проектѣ Общаго Устава, признавали возможнымъ, не разрѣшая въ настоящемъ засѣданіи возбужденнаго вопроса, ходатайствовать, согласно предложенію К. П. Лазарева, о скорѣйшемъ утвержденіи тѣхъ статей новаго Общаго Устава, коими регламентируются перевозки пассажирской скорости.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса **Общій Съѣздъ**, раздѣляя приведенныя соображенія, единогласно **положилъ** ходатайствовать передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ о выдѣленіи и скорѣйшемъ утвержденіи тѣхъ статей новаго Общаго Устава, коими регламентируются перевозки пассажирской скорости.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 2.—О возложеніи на желѣзнодорожныхъ агентовъ обязанности провѣрять содержаніе свидѣтельствъ или удостовѣреній, выдаваемыхъ ветеринарными врачами или чинами мѣстной полиціи въ силу §§ 73 и 74 правилъ перевозки по жел. дорогамъ скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ.

Ветеринарное Управленіе обратилось на имя Господина Министра Путей Сообщенія съ нижеслѣдующимъ отношеніемъ, отъ 20 марта 1913 года за № 438.

„При примѣненіи правилъ 10-го февраля 1912 года о ветеринарно-полицейскомъ надзорѣ за гуртовымъ скотомъ и за сырыми животными продуктами возникъ вопросъ о томъ обязаны ли желѣзнодорожные агенты наблюдать за тѣмъ, чтобы предъявляемые къ отправкѣ по желѣзнымъ дорогамъ транспорты сырыхъ животныхъ продуктовъ соотвѣтствовали бы, по числу мѣстъ, даннымъ, показаннымъ въ сопровождающихъ эти грузы документамъ (свидѣтельствахъ и удостовѣреніяхъ), выдаваемыхъ ветеринарными врачами или чинами полиціи.

Принимая во вниманіе то обстоятельство, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ, ссылаясь на ст. 66 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, склонно по соображеніямъ чисто формальнаго характера разрѣшить означенный вопросъ въ отрицательномъ смыслѣ, Ветеринарное Управленіе сообщило по этому поводу нижеслѣдующее:

Какъ извѣстно Вашему Высокопревосходительству, при разработкѣ дѣйствующихъ нынѣ правилъ 10 февраля минувшаго года о ветеринарно-полицейскомъ надзорѣ за сырыми животными продуктами,—каковыя правила, до изданія, были, между прочимъ, подвергнуты въ рядѣ засѣданій самому тщательному обсужденію Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ,—въ основу ихъ была положена необходимость установленія вполнѣ правильнаго ветеринарно-санитарнаго надзора за перевозимыми сырыми животными продуктами, весьма нерѣдко являющимися источникомъ распространенія заразительныхъ болѣзней преимущественно на людей. Достиженіе преслѣдуемой въ данномъ случаѣ задачи въ отношеніи перевозимыхъ по рельсовымъ путямъ сырыхъ животныхъ продуктовъ, разумѣется, представляется возможнымъ лишь при согласованныхъ дѣйствіяхъ какъ лицъ ветеринарнаго надзора, такъ и агентовъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи обезпеченія исполненія предъявляемыхъ упомянутыми правилами основныхъ требованій по объясненному предмету.

Обращаясь къ симъ требованіямъ, нельзя не усмотрѣть, что, согласно § 201 и примѣчанію къ нему правилъ 10 февраля 1912 года, желѣзнодорожнымъ агентамъ вмѣнено въ обязанность принимать отъ владѣльцевъ названныхъ продуктовъ установленныя свидѣтельства или удостовѣренія (§§ 181 и 182 означенныхъ правилъ) на провозъ сихъ продуктовъ для совмѣстнаго отправленія помянутыхъ свидѣтельствъ или удостовѣреній съ другими сопровождающими грузъ документами, а при отсутствіи ветеринарнаго врача на станціи, начальникъ станціи непосредственно погашаетъ упомянутые документы наложеніемъ штемпеля. При такомъ положеніи дѣла не представляется совершенно возможнымъ допустить мысль о томъ, чтобы правила предполагали придать указаннымъ дѣйствіямъ названныхъ агентовъ лишь форму механическаго приложенія къ сопровождающимъ грузъ документамъ отмѣченныхъ свидѣтельствъ и удостовѣреній, независимо отъ того, насколько свидѣтельства или удостовѣренія эти соотвѣтствовали предъявленному къ отправкѣ грузу, особенно при отсутствіи ветеринарнаго врача на станціи нагрузки. Такое толкованіе приведеннаго требованія, которое давало бы право агентамъ желѣзныхъ дорогъ принимать отъ отправителя сырья свидѣтельства безъ обращенія вниманія на соотвѣтствіе ихъ количеству мѣстъ сырья, на практикѣ создало бы полную невозможность перевозки опасныхъ въ ветеринарно-санитарномъ отношеніи продуктовъ, въ корнѣ подорвало бы все значеніе и смыслъ указанныхъ правилъ и въ сущности превратило бы ихъ лишь въ орудіе совершенно безцѣльныхъ стѣсненій для промышленниковъ.

Исходя изъ этихъ соображеній, представлялось бы крайне необходимымъ разъяснить желѣзнодорожнымъ агентамъ, чтобы, при отсутствіи ветеринарнаго врача на станціи нагрузки сырыхъ животныхъ продуктовъ, агенты сіи наблюдали за тѣмъ, чтобы количество принимаемыхъ къ отправкѣ сырыхъ животныхъ продуктовъ вполнѣ отвѣчало показанному въ свидѣтельствахъ или удостовѣреніяхъ. При несоотвѣтствіи же означенныхъ данныхъ, продукты должны быть допускаемы къ отправкѣ не иначе, какъ по обозначеніи чинами полиціи, сельскими властями или ветеринарными врачами, согласно ст. 199 и примѣчанію 1-му къ ней правилъ, на помянутыхъ документахъ соотвѣтствующихъ отмѣткъ".

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровождая при отношеніи отъ 18—20 мая за № 11265 копію означеннаго отношенія, внесъ возбужденный въ немъ вопросъ на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда.

(См. цирк. Зав. д. отъ 4 іюня 1913 г. № 545—1994).

Справки.

1) Въ §§ 73, 74 и 86 Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ (Общій Уставъ Росс. ж. д. изд. 1911 г., Лист. № 3, къ стр. 659—726) изложено нижеслѣдующее:

§ 73. Сырые животные продукты, полученные отъ убитыхъ или павшихъ животныхъ, подвергшихся осмотру ветеринарнаго врача и признанныхъ свободными отъ заразныхъ болѣзней, снабжаются имъ надлежащимъ свидѣтельствомъ и допускаются къ перевозкѣ внутри Имперіи.

§ 74. Тѣ же продукты (§ 72) допускаются къ перевозкѣ и въ тѣхъ случаяхъ, когда они получены отъ убитаго или павшаго скота не подвергавшагося ветеринарному осмотру (при отсутствіи ветеринарнаго врача), но при условіи снабженія ихъ надлежащими удостовѣреніями отъ чиновъ полиціи или сельскихъ властей о благополучіи по заразнымъ или повальнымъ болѣзнямъ мѣста происхожденія продуктовъ.

Примѣчаніе. При повагонныхъ перевозкахъ животныхъ продуктовъ свидѣтельства или удостовѣренія должны быть выдаваемы, по возможности, на каждый вагонъ отдѣльно. Въ случаѣ же, если будетъ выдано одно свидѣтельство на всю партію или нѣсколько, но въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ число вагоновъ, то свидѣтельства эти прилагаются къ первой накладной, а въ остальныхъ накладныхъ дѣлается соотвѣтствующая отмѣтка.

§ 86. При нагрузкѣ сырыхъ животныхъ продуктовъ въ вагоны владѣльцы транспортовъ или лица ихъ замѣняющія, по представленіи установленныхъ свидѣтельствъ или удостовѣреній (§§ 73 и 74) чинами ветеринарно-полицейскаго надзора, должны передавать сіи свидѣтельства или удостовѣренія агентамъ желѣзнодорожныхъ станцій для совмѣстнаго отправленія съ другими сопровождающими грузъ документами. При этомъ въ накладныхъ должна быть сдѣлана отмѣтка о номерахъ свидѣтельствъ или удостовѣреній. По прибытіи груза на станцію назначенія, названныя свидѣтельства или удостовѣренія, а также накладныя провѣряются чинами ветеринарно-полицейскаго надзора и затѣмъ возвращаются товарохозяевамъ съ надлежащею отмѣткою.

Примѣчаніе. При отсутствіи санитарнаго врача на станціи нагрузки или выгрузки, свидѣтельства или удостовѣренія предъявляются обязательно начальнику станціи, который налагаетъ на эти документы станціонный штемпель, что должно обозначать погашеніе свидѣтельства. Свидѣтельства и удостовѣренія, снабженныя штемпелемъ станціи

нагрузки или выгрузки, не могутъ быть принимаемы въ случаѣ предъявленія таковыхъ на станціяхъ нагрузки при отправленіи впослѣдствіи новыхъ транспортовъ сырыхъ животныхъ продуктовъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обсужденіи настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Рязанско-Уральской жел. дороги, М. П. Славскій, указалъ, что представляемая имъ дорога держится того взгляда, что возложеніе на желѣзнодорожныхъ агентовъ обязанности провѣрять содержаніе свидѣтельствъ, выдаваемыхъ ветеринарными врачами или чинами мѣстной полиціи на отправки сырыхъ животныхъ продуктовъ, не можетъ быть допущено, какъ противорѣчащее ст. 66 Общаго Устава. Если дѣло идетъ только о повѣркѣ числа мѣстъ съ количествомъ, показаннымъ въ ветеринарномъ удостовѣреніи, то въ изданіи какихъ либо дополнительныхъ поясненій надобности не встрѣчается, такъ какъ желѣзнодорожные агенты эту повѣрку производятъ и въ настоящее время. Если же на желѣзнодорожныхъ агентовъ предполагается возложить обязанность провѣрять и содержаніе предъявляемаго къ перевозкѣ груза, т. е. вскрывать мѣста, чтобы убѣдиться, что перевозятся именно тѣ сорта сырыхъ животныхъ продуктовъ, какіе указаны въ свидѣтельствѣ, то такая обязательность провѣрки, помимо противорѣчія со ст. 66 и 60 Общаго Устава, можетъ повлечь за собою и нѣкоторое ослабленіе настоящаго ветеринарнаго надзора, ибо ветеринарные врачи могутъ имѣть больше основаній для уклоненія отъ личнаго присутствія при погрузкѣ сырыхъ животныхъ продуктовъ.

Представитель Московскаго района казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, замѣтилъ, что ходатайство Ветеринарнаго Управленія сводится, въ сущности, къ просьбѣ о болѣе внимательномъ отношеніи со стороны станціонныхъ агентовъ, ибо, фактически, указанная провѣрка производится и теперь. Названное Управленіе въ ходатайствѣ своемъ говоритъ: „представлялось бы крайне необходимымъ разъяснить желѣзнодорожнымъ агентамъ, чтобы, при отсутствіи ветеринарнаго врача на станціи нагрузки сырыхъ животныхъ продуктовъ, агенты сіи наблюдали за тѣмъ, чтобы количество принимаемыхъ къ отправкѣ сырыхъ животныхъ продуктовъ вполнѣ отвѣчало показанному въ свидѣтельствахъ или удостовѣреніяхъ“. Въ данномъ случаѣ нѣтъ рѣчи ни о провѣркѣ содержимаго мѣстъ, ни о сопряженномъ съ тѣмъ вскрытіи этихъ мѣстъ и подобное ходатайство, по мнѣнію В. С. Зелль, казалось бы подлежитъ удовлетворенію.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями **Общій Съѣздъ**, раздѣляя справедливость высказаннаго В. С. Зелль мнѣнія, **положилъ** разъяснить дорогамъ сѣти, что станціонные агенты, при отсутствіи ветеринарнаго врача на станціи отправленія, не должны уклоняться отъ повѣрки соотвѣтствія числа мѣстъ сырыхъ животныхъ продуктовъ, обозначенныхъ въ сопровождающихъ эти грузы документахъ (свидѣтельствахъ и удостовѣреніяхъ) выдаваемыхъ ветеринарными врачами или чинами полиціи, съ таковымъ же числомъ, обозначеннымъ въ желѣзнодорожныхъ документахъ, но безъ провѣрки содержанія мѣстъ. При перевозкѣ же этихъ грузовъ въ навалку провѣрка числа мѣстъ не производится.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 3. О выработкѣ правилъ перевозки по дорогамъ русской сѣти газетъ и журналовъ съ пассажирскими поѣздами.

На CXXIII Общемъ Съѣздѣ былъ разсмотрѣнъ вопросъ 2-ой программы его занятій,—о выработкѣ правилъ перевозки произведеній періодической печати со всѣми пассажирскими и товарно-пассажирскими поѣздами, не исключая экспрессовъ, курьерскихъ, скорыхъ, дачныхъ и другихъ поѣздовъ,—причемъ, по обмѣнѣ мнѣніями, названный Общій Съѣздъ образовалъ Особую Коммиссію, съ участіемъ въ таковой также и представителей издательскихъ фирмъ,—поручивъ названной Коммиссіи, подъ предсѣдательствомъ В. А. Балашова,—всесторонне обсудить приведенный вопросъ и проектировать, для послѣдующаго доклада Общему Съѣзду, подробныя правила о пріемѣ къ отправленію, перевозкѣ и выдачѣ произведеній періодической печати.

Вслѣдъ засимъ, предложеніемъ отъ 5 декабря 1913 года, за № 24921, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дор. увѣдомилъ, что, съ разрѣшенія Г. Министра Путей Сообщенія, съ 15 февраля 1913 года были введены, въ видѣ опыта, какъ временная мѣра, особыя правила перевозки газетъ и журналовъ со станціи С.-Петербургъ Николаевской жел. дор. по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, распространенныя вскорѣ на перевозку того же груза также по дорогамъ Московско-Курской, Нижегородской и Закавказскимъ.

Примѣненіе означенныхъ правилъ, по сообщеніямъ подлежащихъ Управленій дорогъ, на практикѣ не вызвало никакихъ недоразумѣній или затрудненій для желѣзныхъ дорогъ, и посему нынѣ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дор. признаетъ желательнымъ выработать спеціальныя правила для перевозки газетъ и журналовъ по всѣмъ дорогамъ русской сѣти, съ тѣмъ, чтобы таковыя правила были согласованы съ постановленіемъ Г. Министра Путей Сообщенія, отъ 20 сентября 1913 года, за № 25638,—о допущеніи перевозки грузовъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, и съ Правилами перевозки газетъ и журналовъ для контрагентовъ книжной торговли на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, помѣщенныхъ въ Общемъ Уставѣ Россійскихъ жел. дор., изд. Упр. жел. дор. стр. 907.

О вышеизложенномъ дороги были оповѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 7 января 1914 года, за № 3/67.

Вслѣдъ засимъ, при циркулярѣ Завѣдывающаго дѣлами отъ 23 января 1914 года, № 39/479, дорогамъ сѣти были разосланы заключенія упомянутой выше Особой Коммиссіи, образованной по аналогичному вопросу CXXIII Общимъ Съѣздомъ,—и нынѣ означенныя заключенія, а равно и возбужденный Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ Управленія жел. дор. вопросъ, докладываются, въ виду общности дѣла, совмѣстно.

Изъ протокола сказанной Коммиссіи (см. прил. къ настоящему вопросу) усматривается, что какъ представители желѣзныхъ дорогъ, такъ и представители принимавшихъ участіе въ ея трудахъ издательскихъ фирмъ, единогласно, по обсужденіи вопроса, высказались за желательность распространенія на перевозку въ прямомъ сообщеніи по всѣмъ дорогамъ сѣти газетъ и злободневныхъ еженедѣльныхъ журналовъ Правилъ, дѣйствующихъ нынѣ на дорогахъ Николаевской и Московско-Курской и Нижегородской, признавая, что указанныя правила въ наибольшей степени гарантируютъ интересы обѣихъ заинтересованныхъ сторонъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Коммиссія постановила доложить Общему Съѣзду, соотвѣтственно предложеннымъ ей къ обсужденію пунктамъ, что

1) допущеніе перевозки газетъ и еженедѣльныхъ журналовъ, являющихся, по характеру своему, тѣми же злободневными иллюстрированными газетами, со всѣми поѣздами безъ исключенія—не вызываетъ никакихъ затрудненій;

2) что представляется желательнымъ выраженіе Общимъ Съѣздомъ пожеланія о томъ, чтобы тюки съ газетами и журналами не задерживались на узловыхъ и передаточныхъ пунктахъ, для чего слѣдовало бы мѣстнымъ Управленіямъ дорогъ соотвѣтственнымъ образомъ инструктировать подлежащихъ агентовъ; и

3) что перевозка упомянутыхъ выше еженедѣльныхъ злободневныхъ журналовъ наравнѣ съ ежедневными газетами и на основаніи тѣхъ же правилъ не можетъ вызвать для дорогъ никакихъ затрудненій.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По докладѣ вышеизложеннаго, Общій Съѣздъ приступилъ къ обмѣну мнѣніями по существу подлежащаго разрѣшенію вопроса, причемъ со стороны представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ было заявлено, что заключеніе Коммиссіи,—о желательности распространить правила, дѣйствующія нынѣ на Николаевской жел. дор., на перевозку произведеній періодической печати въ прямомъ сообщеніи по всей сѣти,—представляется вполнѣ обоснованнымъ и потому подлежащимъ утвержденію Общаго Съѣзда.

Въ частности, по поводу порядка разсчетовъ по перевозкамъ произведеній періодической печати, со стороны представителя М.-Казанской жел. дор., Г. Г. Кобылинскаго, послѣдовало указаніе на желательность измѣненія § 8 Правилъ перевозки газетъ и журналовъ, дѣйствующихъ нынѣ на Николаевской жел. дор. и предполагаемыхъ къ распространенію на перевозку таковыхъ по всей сѣти, въ томъ смыслѣ, чтобы тотъ или иной способъ разсчета, т. е. оплата чекомъ по текущему счету или наличными деньгами,—каждый разъ устанавливался по требованію и выбору дороги отправленія.

Къ изложенному присоединились также и представители прочихъ дорогъ на Съѣздѣ.

Равнымъ образомъ въ засѣданіи было заявлено о необходимости точнаго и опредѣленнаго указанія въ сихъ правилахъ на то, что ни наложенный платежъ, ни переводъ платы на получателя по отправкамъ газетъ и журналовъ на основаніи упомянутыхъ особыхъ правилъ не допускается.

Засимъ **Общій Съѣздъ положилъ** представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ о желательности установленія для перевозки ежедневныхъ газетъ и еженедѣльныхъ журналовъ по всѣмъ дорогамъ русской рельсовой сѣти и со всѣми безъ исключенія пассажирскими и и товарно-пассажирскими поѣздами, не исключая скорыхъ, курьерскихъ, экспрессовъ, и дачныхъ, особыхъ правилъ, дѣйствующихъ нынѣ на Николаевской жел. дор. и опубликованныхъ въ № 2271 Сборника Тарифовъ Росс. жел. дор., со внесеніемъ лишь въ таковыя указанныхъ выше оговорокъ о недопустимости по симъ перевозкамъ наложеннаго платежа и перевода платы на получателя, а также и о предоставленіи желѣзнымъ дорогамъ права избранія способа разсчетовъ,—т. е. открытія отправителемъ спеціальнаго текущаго счета или же оплаты отправокъ каждый разъ наличными деньгами.

Приложеніе къ протоколу CXXXV Общаго Съѣзда по вопросу 3-му.

ПРОТОКОЛЪ

Особой Коммиссіи, образованной CXXIII Общимъ Съѣздомъ, по вопросу 2 программы его занятій,—о выработкѣ особыхъ правилъ на перевозку произведеній періодической печати со всѣми пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, не исключая экспрессовъ, курьерскихъ, скорыхъ, дачныхъ и другихъ поѣздовъ.

Засѣданіе 4 декабря 1913 г.

Предсѣдательствовалъ **В. А. Балашовъ.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Управленія жел. дор.	**С. Н. Байдакъ.**
„ Николаевской жел. дор.	**К. В. Быковъ.**
„ газеты „Новое Время“	**В. Я. Анисимовъ.**
„ газеты „Биржевыя Вѣдомости“ и журнала „Огонекъ“	**Э. Г. Голомбъ.**
„ Издательства „Копейка“	**П. І. Бердичевская.**
Секретарь-Редакторъ Общаго Съѣзда	**С. С. Качіони.**

По открытіи засѣданія, Предсѣдательствующій, В. А. Балашовъ, возобновивъ въ памяти присутствующихъ обстоятельства настоящаго дѣла, отмѣтилъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что въ постановленіи CXXIII Общаго Съѣзда по сему вопросу указаны тѣ конкретныя пожеланія, обсужденіе коихъ, наряду съ выработкой правилъ перевозки произведеній періодической печати, возложено Общимъ Съѣздомъ на Коммиссію.

Указанныя положенія, заявленныя въ засѣданіи CXXIII Общаго Съѣзда представителями желѣзныхъ дорогъ и издательствъ, сведены въ нижеслѣдующихъ пунктахъ:

а) перевозка произведеній періодической печати должна допускаться

со всѣми поѣздами, обращающимися на сѣти, за исключеніемъ поѣздовъ экспрессовъ;

б) накладная, по которой нынѣ происходитъ перевозка названнаго груза, подлежитъ замѣнѣ какимъ либо другимъ перевозочнымъ документомъ,—напримѣръ, багажной квитанціей,—отличительнымъ свойствомъ котораго должны быть простота, легкость составленія и удобство манипулированія съ нимъ;

в) тюки съ произведеніями періодической печати не должны быть задерживаемы передачей въ узловыхъ пунктахъ;

г) наложенный платежъ на отправки даннаго груза по новому перевозочному документу не допускается; и

д) подъ произведеніями періодической печати, къ которымъ имѣ: быть примѣнены выработанныя Коммиссіей правила льготной перевозки, надлежитъ понимать лишь ежедневныя газеты.

Засимъ, въ виду установленія въ настоящее время перевозокъ съ пассажирскими поѣздами по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, В. А. Балашовъ предложилъ присутствующимъ прежде всего высказаться по вопросу о томъ,—въ какой мѣрѣ могли бы послужить указанныя именныя квитанціи, въ качествѣ упрощеннаго документа, для перевозки газетъ и журналовъ.

По предложенному вопросу какъ со стороны представителей желѣзныхъ дорогъ, такъ и со стороны представителей газетъ и журналовъ и издательскихъ фирмъ послѣдовали указанія на то обстоятельство, что врядъ ли примѣненіе правилъ перевозки по именной багажной квитанціи къ перевозкамъ произведеній періодической печати могло бы быть признано желательнымъ и удобнымъ. Перевозки газетъ являются перевозками sui generis; отождествлять ихъ съ прочими перевозками багажа-товара и распространить на нихъ механически правила перевозки по именнымъ квитанціямъ—врядъ ли было-бы, по мнѣнію Коммиссіи, цѣлесообразно. Отмѣчая, затѣмъ, нѣкоторыя практическія неудобства и затрудненія, связанныя съ пересылкой названнаго груза по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, представители дорогъ и издательскихъ фирмъ единогласно заявили, что интересы обѣихъ сторонъ, какъ то показываетъ сравнительно продолжительный уже опытъ, лучше всего были бы обслужены въ случаѣ распространенія на перевозку газетъ и журналовъ по всей сѣти въ прямомъ сообщеніи правилъ, дѣйствующихъ нынѣ на Николаевской жел. дор.

Въ виду приведеннаго заявленія, присутствовавшій въ засѣданіи Начальникъ Товарнаго Отдѣла Николаевской жел. дор., К. В. Быковъ, по предложенію Предсѣдателя, познакомилъ членовъ Коммиссіи съ уста-

новленнымъ на Николаевской ж. д. порядкомъ перевозки газетъ и журналовъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ.

Главной особенностью этого порядка является установленіе для отправителей особыхъ заявленій, заготовляемыхъ заблаговременно, при которыхъ сдаются къ пересылкѣ газеты и журналы. Заявленія эти состоятъ изъ двухъ частей: самаго заявленія, играющаго роль накладной, оплачиваемаго гербовымъ сборомъ въ 15 к., и его дубликата. Въ этихъ документахъ проставляется число отправляемыхъ мѣстъ, а затѣмъ, послѣ взвѣшиванія и таксировки, они заполняются соотвѣтствующими помѣтками станціонныхъ агентовъ, и на нихъ ставится штемпель о времени пріема. Каждому маршруту,—т. е. отправкѣ газетъ и журналовъ отъ одного отправителя къ данному получателю,—на все время перевозки присваивается опредѣленный номеръ, который крупными цифрами печатается на заявленіи, дубликатѣ его и на особыхъ наклейкахъ; на послѣднихъ, кромѣ того, крупными же литерами обозначается знакъ фирмы, напримѣръ. *Т-во К.*—(„Товарищество Копѣйка“), или *К-во С.*—(„Контрагентство А. С. Суворина“) и т. д.

Каждое отправляемое мѣсто газетъ и журналовъ въ экспедиціи изданія снабжается соотвѣтствующей данному маршруту наклейкой.

Когда подготовленныя такимъ образомъ отправки доставлены на станцію, то работа станціонныхъ агентовъ упрощается до минимума, такъ какъ имъ остается только отмѣтить вѣсъ, проставить плату за перевозку (разсчетъ платъ до главнѣйшихъ пунктовъ назначенія, конечно, у кассира имѣется уже заранѣе сдѣланый...), проставить штемпель и выписать багажныя квитанціи. Выполненіе послѣдней работы также облегчено, путемъ снабженія кассы книгами багажныхъ квитанцій съ отпечатаннымъ уже названіемъ груза *„газеты и журналы“*.

Денежные разсчеты съ отправителемъ не отнимаютъ у кассира горячаго времени въ моментъ отправленія поѣздовъ, т. к. отправители періодическихъ изданій, пользующіеся упрощенной ихъ перевозкой, обязаны имѣть текущіе счета, и разсчеты дѣлаются послѣ отправленія поѣздовъ, въ періодъ болѣе спокойной работы.

Заявленіе, какъ указано въ Правилахъ, (Сборникъ Тарифовъ № 2271) подклеивается къ багажной квитанціи и слѣдуетъ на станцію назначенія.

Насколько примѣненіе новыхъ правилъ ускоряетъ работу, видно изъ того, что, при значительномъ наплывѣ отправителей періодической печати въ утренніе часы, удается въ періодъ около 3 часовъ одному кассиру (при 2 вѣсовщикахъ и достаточномъ, конечно, числѣ рабочихъ) принять къ отправленію до 400 отправокъ.

Такое быстрое выполненіе желѣзнодорожныхъ обрядностей даетъ громадное удобство для отправителей, т. к. позволяетъ имъ сравнительно поздно привозить на вокзалъ газеты и журналы, — обстоятельство, имѣющее въ техникѣ выпуска въ свѣтъ періодическихъ изданій большое значеніе, ибо, по условіямъ газетной работы, иногда печатаніе номера заканчивается въ 6—7 час. утра, а уже въ 8—9 час. утра отходятъ поѣзда, развозящіе газеты; ясно, что малѣйшее промедленіе въ экспедиціи изъ-за медленнаго выполненія желѣзнодорожныхъ формальностей можетъ повлечь за собой опозданіе отправки газетъ съ даннымъ поѣздомъ.

Образцы заявленій были предъявлены членамъ Коммиссіи и отпечатаны въ видѣ приложеній къ настоящему протоколу за №№ 2 и 3.

Заслушавъ вышеизложенное и принимая во вниманіе, съ одной стороны, что, при установленіи существующаго уже на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ порядка перевозки газетъ, имѣлись въ виду, главнымъ образомъ, быстрота и удобство сдачи этого срочнаго груза на желѣзныя дороги,—каковая цѣль и достигнута въ настоящее время въ полной мѣрѣ введенными на Николаевской и другихъ дорогахъ правилами перевозки произведеній печати,—съ другой же стороны, что опубликованными въ Сбор. Тар. № 2308 правилами перевозки груза по именнымъ багажнымъ квитанціямъ указанныя выше необходимѣйшіе при перевозкѣ газетъ элементы—быстрота и удобство—до нѣкоторой степени умаляются, — **Коммиссія** единогласно **постановила** представить Общему Съѣзду заключеніе ея о желательности распространить на перевозки произведеній періодической печати по всей сѣти въ прямомъ сообщеніи Правилъ о сихъ перевозкахъ, дѣйствующихъ нынѣ на Николаевской жел. дор. и опубликованныхъ въ Сборникѣ Тарифовъ отъ 7 февраля 1913 года за № 2271 (см. прил. № 1).

Необходимо, въ то же время, по мнѣнію Коммиссіи, отмѣтить и то обстоятельство, что при перевозкѣ газетъ на основаніи дѣйствующихъ правилъ всѣ заявленія грузоотправителей оплачиваются 15 коп. гербовымъ сборомъ, каковой сборъ не предусмотрѣнъ правилами перевозки багажа по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, и распространеніе послѣднихъ правилъ на перевозки газетъ лишитъ, такимъ образомъ, казну нѣкотораго дохода.

Перейдя, засимъ, къ обсужденію пожеланій, заявленныхъ въ засѣданіи CXXIII Общаго Съѣзда, **Коммиссія** по п. а,—о допущеніи перевозки произведеній періодической печати со всѣми безъ исключенія поѣздами, обращающимися на сѣти,—**постановила** признать, что исполне-

ніе приведеннаго пожеланія, какъ показала практика Николаевской жел. дор., не вызоветъ никакихъ затрудненій.

По п. б,—о желательности замѣны накладной болѣе простымъ, удобнымъ для составленія и послѣдующихъ манипуляцій документомъ для перевозки указанныхъ выше произведеній,—**Коммиссія постановила** признать, что наиболѣе отвѣчающими требованіямъ простоты и удобства являются багажная квитанція и заявленіе того типа, по которому и нынѣ уже происходитъ перевозка газетъ и журналовъ по Николаевской жел. дор. и образцы которыхъ приложены къ настоящему протоколу.

По п. в,—о томъ, что тюки съ произведеніями періодической печати не должны задерживаться передачей въ узловыхъ пунктахъ,—**Коммиссія**, вполнѣ раздѣляя указанное пожеланіе издательскихъ фирмъ, **постановила** признать цѣлесообразнымъ, чтобы сказанное пожеланіе, въ видѣ постановленія о семъ Общаго Съѣзда, было сообщено всѣмъ дорогамъ сѣти для свѣдѣнія и надлежащаго руководства, особенно въ смыслѣ инструктированія соотвѣтствующихъ агентовъ въ узловыхъ и передаточныхъ пунктахъ.

По п. г,—о недопущеніи наложеннаго платежа на отправки произведеній періодической печати по новому упрощенному документу,—**Коммиссія постановила** признать, что при перевозкѣ газетъ и журналовъ по именной багажной квитанціи, по правиламъ, дѣйствующимъ нынѣ на Николаевской жел. дор., наложенный платежъ на такія отправки не долженъ быть допускаемъ.

Наконецъ, при обмѣнѣ мнѣніями по п. д,—о распространеніи проектируемыхъ правилъ льготной перевозки лишь на ежедневныя газеты, но не журналы,—со стороны представителей издательскихъ фирмъ въ засѣданіи было оглашено нижеслѣдующее коллективное ихъ заявленіе:

„Въ виду того, что въ числѣ принциповъ, предложенныхъ CXXIII Общимъ Съѣздомъ образованной на означенномъ Съѣздѣ коммиссіи для выработки правилъ по перевозкѣ произведеній печати, имѣется указаніе на то, что „подъ произведеніями періодической печати, къ которымъ имѣютъ быть примѣнены выработанныя коммиссіей правила льготной перевозки, надлежитъ понимать лишь ежедневныя газеты“, представители періодической печати вносятъ предложеніе о томъ, чтобы къ ежедневнымъ газетамъ причислить также и еженедѣльные *журналы* по слѣдующимъ соображеніямъ:

„1) Большинство еженедѣльныхъ журналовъ имѣютъ опредѣленный злободневный характеръ и представляютъ изъ себя не что иное, какъ еженедѣльныя иллюстрированныя газеты, а потому они подлежатъ столь же срочной доставкѣ, какъ и ежедневныя газеты.

„2) Еженедѣльные журналы являются неотъемлемой частью газет-
наго дѣла, и всѣ безъ исключенія лица, занимающіяся продажей газетъ,
получаютъ также и еженедѣльные журналы. Поэтому и издательства, и
контрагентства по продажѣ періодическихъ изданій обычно практикуютъ
разсылку газетъ и журналовъ *совмѣстно*, въ однихъ и тѣхъ же тюкахъ
и по однимъ и тѣмъ же документамъ. Выдѣленіе же журналовъ, какъ
особаго вида груза, подлежащаго самостоятельному отправленію въ от-
дѣльной упаковкѣ и по отдѣльному документу, искусственно удвоитъ
существующее число отправокъ произведеній періодической печати и,
вмѣстѣ съ тѣмъ, удвоитъ работу и отправителей грузовъ, и получателей
грузовъ, и агентовъ дорогъ. Къ тому же, сильное увеличеніе отправокъ
повлечетъ за собой и увеличеніе числа неисправностей, возможныхъ при
пріемѣ груза и по пути его слѣдованія.

„3) Многія газеты еженедѣльно выпускаютъ журналы, въ видѣ *прило-
женій*. Если признать, что правила льготной перевозки распространяются
лишь на газеты, то эти журналы-приложенія придется разсылать от-
дѣльно отъ газетъ и, возможно, даже другими поѣздами. И тогда, во
1-хъ, объ части одного и того же нумера газеты поступятъ на ст. на-
значенія въ разное время или даже въ разные дни; а, во 2-хъ, высылка
одного и того же нумера изданія двумя отправками увеличитъ расходъ
по провозу почти *вдвое*. Если же признать, что журналы-приложенія
пользуются правомъ разсылки *вмѣстѣ* съ газетами, то этимъ создается
ненормальное положеніе, при которомъ однимъ журналамъ, привилле-
гированнымъ, будетъ дано предпочтеніе передъ другими, непривиллеги-
рованными, интересы которыхъ будутъ существенно нарушаемы.

„4) Въ настоящее время и газеты и журналы высылаются на одина-
ковыхъ условіяхъ, одними и тѣми же поѣздами. Если же пріемъ жур-
наловъ на нѣкоторые поѣзда будетъ прекращенъ, и, вслѣдствіе этого,
журналы будутъ поступать на мѣста назначенія съ большимъ опозданіемъ
противъ прежняго, то интересамъ ихъ будетъ нанесенъ значительный
ущербъ".

Заслушавъ вышеизложенное и признавая, со своей стороны, осно-
вательность приведенныхъ въ оглашенномъ заявленіи соображеній, Ко-
миссія, по обмѣнѣ мнѣніями, высказалась за возможность, безъ какого
либо неудобства и затрудненій для желѣзныхъ дорогъ, распространить
правила льготной перевозки произведеній періодической печати также
на еженедѣльные журналы, носящіе, по содержанію и типу своему, ха-
рактеръ иллюстрированной газеты.

О таковыхъ своихъ заключеніяхъ **Коммиссія постановила** представить
Общему Съѣзду.

Приложеніе № 1.

ПРАВИЛА

перевозки газетъ и журналовъ со станціи С.-Петербургъ пасс. Николаевской желѣзной дороги по именнымъ багажнымъ квитанціямъ.

§ 1. Лица, желающія отправлять газеты и журналы такимъ способомъ, обязаны подать заявленія Начальнику станціи С.-Петербургъ пассажирскій съ указаніемъ, до какихъ станцій будутъ сдаваться газеты и журналы, обозначая и путь слѣдованія груза (передаточныя станціи).

§ 2. Одновременно указанныя лица озабочиваются открытіемъ текущаго счета на общемъ основаніи, по которому будутъ производиться съ ними всѣ разсчеты по взысканію провозной платы за отправку газетъ и журналовъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, установленнымъ порядкомъ, на основаніи существующихъ правилъ.

§ 3. Сдаваемые къ отправленію по именнымъ багажнымъ квитанціямъ газеты и журналы должны быть задѣланы въ тюки. На каждую отправку, слѣдующую до одной станціи назначенія, на имя одного и того же лица, предъявляется въ газетную кассу станціи С.-Петербургъ пассажирскій особое заявленіе по нижеуказанной формѣ:

„Фирма отправителя“ № 741.	„Фирма отправителя“ № 741.	„Фирма отправителя“.
Дубликатъ заявленія.	Заявленіе.	
Прошу перевезти со станціи С.-Петербургъ пассажир. до ст..... пассаж. скоростью “ ..... “ мѣстъ газетъ и журналовъ и выдать ихъ на ст. назначенія	Прошу перевезти со станціи С.-Петербургъ пассажир. до ст..... пассаж. скоростью „ ..... “ мѣстъ газетъ и журналовъ и выдать ихъ на ст. назначенія	№ 741.
Отмѣтки станціи. .....вѣсъ. .....пуд..... фун.	Отмѣтки станціи. .....вѣсъ. .....пуд. ..... фун. Гербовая марка въ 15 коп.	

Каждое заявленіе оплачивается 15-ти копѣечной гербовой маркой.

§ 4. На всѣхъ тюкахъ, относящихся къ этой отправкѣ, должны быть наклеены (средствами отправителя) ярлыки, съ обозначеніемъ фирмы отправителя и номера отправки (соотвѣтствующаго № заявленія), отпечатанныхъ типографскимъ способомъ.

Размѣръ ярлыка не долженъ быть менѣе двухъ на два вершка.

§ 5. Въ заявленіяхъ отправителей проставляются только станція отправленія и назначенія; путь же слѣдованія не обозначается, а станція указываетъ его согласно поданному отправителемъ заранѣе письменному заявленію. Если бы отправитель пожелалъ измѣнить направленіе перевозки,—то объ этомъ онъ долженъ подать письменное заявленіе Начальнику станціи С.-Петербургъ пассажирскій, взамѣнъ указаннаго въ §-фѣ 1-мъ заявленія.

§ 6. Во время пріема газетъ и журналовъ вѣсовщикъ газетной кассы отмѣчаетъ на заявленіи и его дубликатѣ вѣсъ отправки, а кассиръ ставитъ на дубликатѣ заявленія штемпель „станція С.-Петербургъ пасс., принята такого-то числа для отправленія съ поѣздомъ № такой-то. *Багажная квитанція № такой-то*“ и выдаетъ дубликатъ отправителю.

§ 7. На багажныхъ квитанціяхъ, дорожныхъ вѣдомостяхъ и корешкахъ проставляются штемпеля: „Именное. Газеты и журналы“. Заявленіе отправителя подклеивается къ багажной квитанціи, въ послѣдней обозначается число мѣстъ, вѣсъ и взысканная сумма. Багажная квитанція при дорожной вѣдомости слѣдуетъ на станцію назначенія.

§ 8. Всѣ разсчеты за отправку, сдѣланную отправителемъ въ теченіе сутокъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, производятся путемъ выписки чека текущаго счета, одного на всѣ отправки данныхъ сутокъ.

§ 9. На станціи назначенія грузъ выдается лицу, обозначенному въ заявленіи отправителя, какъ получателю, подъ его расписку на оборотной сторонѣ багажной квитанціи. Личность получателя удостовѣряется примѣнительно къ ст. 78 Общаго Устава Росс. ж. д.

Примѣчаніе Редакціи Сборника Тарифовъ. Въ зависимости отсего, на стр. 38 части VII (Сб. Тар. № 1992, тар. № 7362) Общаго Тарифа на перевозку грузовъ,—вслѣдъ за правилами (подъ лит. К) перевозки фруктовъ (см. Сборн. Тар. № 2157, изв. № 15042),—надлежитъ помѣстить настоящія новыя правила подъ очередной литерою „Л“.

ВЗЫСКАНО:
по багажной квит. №
РУБ. . КОП.

№ 25.

КОНТРАГЕНТСТВО
«А. С. СУВОРИНА».
СПБ., Загородный пр., 17, кв. 8

Дубликатъ заявленія:

Прошу перевезти со ст. С.-Петербургъ пасс. до станціи **ЯСИНОВАТАЯ**, пассажирской скоростью „ . . . . “ мѣст газетъ и журналовъ и выдать ихъ на станціи назначенія книжному шкафу Контрагентства „А. С. СУВОРИНА“.

ОТМѢТКА СТАНЦІИ.
ВѢСЪ.
ПУД. ФУН.

Отмѣтки станціи
. . . . . .
вѣсъ . . . . . пуд. . . . . фун

Отмѣтки станціи
. . . . . .
вѣсъ . . . . . пуд. . . . . фун.

Гербовая марка въ 15 коп.

Каждое заявленіе оплачивается 15-ти копѣечной гербовой маркой

№ 25.

КОНТРАГЕНТСТВО
«А. С. СУВОРИНА».
СПБ., Загородный пр., 17, кв. 8.

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Прошу перевезти со ст. С.-Петербургъ пасс. до станціи **ЯСИНОВАТАЯ**, пассажирской скоростью „ “ мѣст газетъ и журналовъ и выдать ихъ на станціи назначенія книжному шкафу Контрагентства „А. С. СУВОРИНА“.

Гербовая марка въ 15 коп.

ОТМѢТКА СТАНЦІИ.
ВѢСЪ.
ПУД ФУН.

Приложеніе № 2.

КОНТРАГЕНТСТВО
«А. С. СУВОРИНА».
СПБ., Загородный пр., 17, кв. 8.

К-во С.

СТАНЦІЯ
ЯСИНОВАТАЯ 25

Тарифа на перевозку грузовъ,—вслѣдъ за правилами (подъ лит
перевозки фруктовъ (см. Сборн. Тар. № 2157, изв. № 1504
надлежитъ помѣстить настоящія новыя правила подъ очере
литерою „Л“.

Приложеніе № 3.

ВЗЫСКАНО
по багажной квитанціи №
..... руб. ..... коп.

№ 185

Т-во Издательскаго Дѣла „Копѣйка"
С.-Петербургъ, Лиговская, 111.

Дубликатъ заявленія.

Прошу перевезти со ст. С.-ПЕТЕРБУРГЪ *пассаж. до ст.* **Вятка** *пассаж. скоростью „.....“ мѣстъ газетъ и журн. и выдать ихъ на ст. назначенія .....*

Отмѣтка станціи
вѣсъ
пуд. ..... фун.

Т-во Издательскаго Дѣла „Копѣйка"
С.-Петербургъ, Лиговская, 111.

№ 185

ЗАЯВЛЕНІЕ.

Прошу перевезти со станціи С.-ПЕТЕРБУРГЪ *пассаж. до ст.* **Вятка** *пассаж. скоростью „.....“ мѣстъ газетъ и журналовъ и выдать ихъ на станціи назначенія .....*

Отмѣтка станціи
вѣсъ
пуд. ..... фун.

Гербовая марка
въ 15 коп.

Т-во Издательскаго Дѣла
„КОПѢЙКА",
С.-Петербургъ, Лиговская, 111.

Т-ВО К.

СТАНЦІЯ
Вятка 185

Отмѣтки станціи	Отмѣтки станціи
вѣсъ ..... пуд. ..... фун	вѣсъ ..... пуд. ..... фун.

Гербовая марка въ 15 коп.

Каждое заявленіе оплачивается 15-ти копѣечной гербовой маркой.

Тарифа на перевозку грузовъ,—вслѣдъ за правилами (подъ ли
перевозки фруктовъ (см. Сборн. Тар. № 2157, изв. № 15042
надлежитъ помѣстить настоящія новыя правила подъ очеред
литерою „Л“.

ПРАВИЛА

перевозки газетъ и журналовъ со станціи Москва I пас. (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской) по именнымъ багажнымъ квитанціямъ.

§ 1. Лица, желающія отправлять газеты и журналы такимъ способомъ, обязаны подать заявленія Начальнику станціи Москва 1 пас. (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской) съ указаніемъ, до какихъ станцій будутъ сдаваться газеты и журналы.

§ 2. Одновременно указанныя лица озабочиваются открытіемъ текущаго счета на общемъ основаніи, по которому будутъ производиться съ ними всѣ разсчеты по взысканію провозной платы за отправку газетъ и журналовъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, установленнымъ порядкомъ, на основаніи существующихъ правилъ.

§ 3. Сдаваемыя къ отправленію по именнымъ багажнымъ квитанціямъ газеты и журналы должны быть задѣланы въ тюки. На каждую отправку, слѣдующую до одной станціи назначенія, на имя одного и того же лица, предъявляется въ кассу нулевого багажа станціи Москва I пас. (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской) особое заявленіе по нижеуказанной формѣ:

„Фирма отправителя“	„Фирма отправителя“	„Фирма отправителя“.
№ 741.	№ 741.	
Дубликатъ заявленія.	Заявленіе.	№ 741.
Прошу перевезти со ст. Москва I пас. (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской) до ст. ..... пассажирск. скоростью „.....“ мѣстъ газетъ и журналовъ и выдать ихъ на ст. назначенія.....	Прошу перевезти со ст. Москва I пас. (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской) до ст. ..... пассажирск. скоростью „.....“ мѣстъ газетъ и журналовъ и выдать ихъ на ст. назначенія.....	
Отмѣтки станціи	Отмѣтки станціи	
вѣсъ ..... пуд. ..... фун.	вѣсъ ..... пуд. ..... фун.	
	Гербовая марка въ 15 коп.	

Каждое заявленіе оплачивается 15-ти копѣечной гербовой маркой.

§ 4. На всѣхъ тюкахъ, относящихся къ этой отправкѣ, должны быть наклеены (средствами отправителя) ярлыки, съ обозначеніемъ фирмы отправителя и номера отправки (соотвѣтствующаго № заявленія), отпечатанныхъ типографскимъ способомъ.

Размѣръ ярлыка не долженъ быть менѣе двухъ на два вершка.

§ 5. Во время пріема газетъ и журналовъ вѣсовщикъ кассы нулевого багажа отмѣчаетъ на заявленіи и его дубликатѣ вѣсъ отправки, а кассиръ ставитъ на дубликатѣ заявленія штемпель „станція Москва I пас (общ. пол. М.-Курской и М.-Нижегородской), принята такого-то числа для отправленія съ поѣздомъ № такой-то. Багажная квитанція № такой-то“ и выдаетъ дубликатъ отправителю.

§ 6. На багажныхъ квитанціяхъ, дорожныхъ вѣдомостяхъ и корешкахъ проставляются штемпеля: „Именное. Газеты и журналы“. Заявленіе отправителя подклеивается къ багажной квитанціи, въ послѣдней обозначается число мѣстъ, вѣсъ и взысканная сумма. Багажная квитанція при дорожной вѣдомости слѣдуетъ на станцію назначенія.

§ 7. Всѣ разсчеты за отправку, сдѣланную отправителемъ в теченіе сутокъ по именнымъ багажнымъ квитанціямъ, производятся путемъ выписки чека текущаго счета, одного на всѣ отправки данныхъ сутокъ.

§ 8. На станціи назначенія грузъ выдается лицу, обозначенному в заявленіи отправителя, какъ получателю, подъ его расписку на оборотной сторонѣ багажной квитанціи. Личность получателя удостовѣряется примѣнительно къ ст. 86¹ Общаго Устава Росс. ж. д.

Примѣчаніе Редакціи Сборника Тарифовъ. Въ зависимости отъ сего, на стр. 38 части VII (Сборн. Тар. № 1992, тар. № 7362 Общаго Тарифа на перевозку грузовъ,—вслѣдъ за включеннымъ по № 2271 Сбрн. Тар., см. изв. № 17825, правилами (подъ лит. Л перевозки газетъ и журналовъ со ст. С.-Петербургъ Ник.,—надлежитъ помѣстить настоящія новыя правила подъ очередною литерою „М“.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 4. Объ отнесеніи яицъ къ числу грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя.

На Конференціяхъ по дѣламъ Русско-Бельгійско-Французскаго союза, дважды разсматривался вопросъ о регулированіи претензій о вознагражденіи за поврежденія отправокъ яицъ и объ отвѣтственности по этимъ отправкахъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ, причемъ представителями иностранныхъ жел. дорогъ было указано, на неудовлетворительность упаковки, отправляемыхъ изъ Россіи яицъ, заключающуюся въ томъ, что дощечки, изъ которыхъ сколачиваются ящики, слишкомъ тонкія и гвозди, употребляемые для скрѣпленія таковыхъ и, въ особенности крышекъ, слишкомъ коротки. Къ тому же, при отправкахъ съ нѣкоторыхъ станцій, крышки бываютъ прибиты гвоздями только на боковыхъ стѣнкахъ и не связаны, между собой, поперечными рейками, причемъ доски крышки не положены плотно одна возлѣ другой, а имѣютъ просвѣты, чрезъ которые свободно проходитъ рука и, такимъ образомъ, яйца легко могутъ быть извлекаемы изъ ящиковъ. Кромѣ того, въ послѣднее время, установлено, составленными при перегрузкахъ на русско-германской границѣ, актами, что, во многихъ случаяхъ, ящики, въ которыхъ перевозились яйца, оказались весьма слабыми, ветхими и бывшими въ употребленіи, а потому яйца не были достаточно защищены отъ поврежденія.

Несмотря на такую непрочность упаковки, погрузка ящиковъ яицъ въ вагоны производится, не всегда, съ достаточной осторожностью и правильностью, такъ что ящики прибываютъ на границу, нерѣдко, въ разбитомъ и разбросанномъ видѣ.

Непрочность же упаковки, въ связи съ неправильностью погрузки, способствуютъ внутреннимъ поврежденіямъ груза (внутренній бой яицъ) и влекутъ за собой предъявленіе къ дорогѣ претензій со стороны грузохозяевъ, что, въ свою очередь, создаетъ затрудненія, при опредѣленіи степени виновности дорогъ въ происшедшей порчѣ груза, въ виду того, что внутреннее поврежденіе, обнаруженное на одной изъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ могло произойти до передачи груза на эту дорогу и не быть замѣчено, какъ не всегда связанное съ наружной порчей упаковки; количество же претензій, за послѣднее время, увеличилось, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличилось и число вышеуказанныхъ затрудненій.

Къ сему представитель Сѣверной Французской жел. дороги присовокупилъ, что было бы желательно, чтобы русскія жел. дороги требовали отъ отправителей изготовленія ящиковъ изъ болѣе прочнаго матеріала, чѣмъ употребляемый въ настоящее время.

По поводу приведенныхъ заявленій со стороны представителей русскихъ жел. дорогъ послѣдовали указанія на то, что для перевозки яицъ необходима спеціальная упаковка, которая предохраняла-бы грузъ отъ поврежденій, могущихъ произойти при нагрузкѣ и выгрузкѣ вагоновъ, а также отъ толчковъ при маневрахъ. Попеченіе же о правильности упаковки яицъ лежитъ на отправителяхъ и жел. дорога не въ состояніи провѣрить достаточность внутренней упаковки сданныхъ ей для отправленія ящиковъ, а къ тому же она и не обязана этого дѣлать. Кромѣ того яйца лопаются не только при наружныхъ поврежденіяхъ ящиковъ, во время перевозки, но также и отъ броженія, если окажутся недоброкачественными, а провѣрка качества яицъ для жел. дороги немыслима.

Къ сему, представитель Управленія жел. дорогъ добавилъ, что настоящій вопросъ могъ бы быть, повидимому, разрѣшенъ путемъ отнесенія яицъ къ числу грузовъ, нагрузка коихъ возлагается на отправителя и, что, хотя дѣйствующими нынѣ во внутреннемъ сообщеніи русскихъ жел. дорогъ правилами, такового порядка не установлено, но вопросъ уже возбужденъ и, въ случаѣ утвердительнаго его разрѣшенія, жел. дороги будутъ имѣть возможность возражать, въ судебныхъ процессахъ, противъ возложенія на нихъ отвѣтственности за поврежденіе яичныхъ отправокъ, такъ какъ согласно п. 3 ст. 31 Бернской Конвенціи, жел. дорога не отвѣчаетъ за поврежденіе груза, нагрузка или выгрузка коего была предоставлена грузохозяину, по тарифнымъ правиламъ или по особому соглашенію, заключенному съ отправителемъ,— посколько причиненный ущербъ находится въ зависимости отъ самаго способа нагрузки и выгрузки или же отъ неисправности нагрузки.

О послѣдующемъ разрѣшеніи сего вопроса иностранныя жел. дороги, по заявленію означеннаго представителя, будутъ въ скоромъ времени увѣдомлены.

Приведенное заявленіе Конференція постановила принять къ свѣдѣнію.

Во исполненіе заявленія представителя Управленія жел. дорогъ на Конференціи, о скоромъ разсмотрѣніи означеннаго вопроса, Завѣдывающій дѣлами Международныхъ Сообщеній русскихъ жел. дорогъ внесъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, вопросъ объ отнесеніи яицъ къ числу грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя. (Цирк. Зав. д. О. С. отъ 9 сент. 1913 г. за № 752).

Справка. Согласно § 3 Правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ перевозимыхъ по жел. дорогамъ грузовъ, средствами самихъ грузохозяевъ должны быть производимы: а) нагрузка и выгрузка на станціяхъ при помощи особыхъ, непринадлежащихъ жел. дорогамъ, но допускаемыхъ, съ разрѣшенія Министра, приспособленій и б) нагрузка и выгрузка на станціяхъ отправленія и назначенія нѣкоторыхъ навалочныхъ грузовъ.

Отзывы жел. дорогъ. Управляющій Юго-Восточными жел. дорогами, въ отзывѣ своемъ по настоящему вопросу, высказывается противъ проектируемаго отнесенія яицъ къ типу грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя, указывая, что подобная мѣра явилась бы исключеніемъ изъ основного положенія, такъ какъ, согласно дѣйствующихъ правилъ, помѣщенныхъ подъ статьей 77 Общаго Устава, средствами грузохозяевъ должны быть производимы нагрузка и выгрузка только такихъ грузовъ, которые требуютъ особыхъ приспособленій (коихъ дороги не имѣютъ), а также нѣкоторыхъ грузовъ, перевозимыхъ въ навалку. Кромѣ того, проектируемая мѣра была бы невыгодна для жел. дорогъ, такъ какъ послѣднія лишились бы сборовъ за нагрузку и выгрузку, кои взыскиваются нынѣ.

При этомъ Управляющій названными дорогами присовокупляетъ что за три года перевозки яицъ (1910—1912 г.) въ мѣстномъ, прямомъ и вывозномъ сообщеніяхъ, за недостачу и бой яицъ за счетъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ было уплачено по претензіямъ всего въ 1910 г.—412 руб. 83 коп., въ 1911 г.—227 р. 74 к. и въ 1912 г.—351 р. 01 к. Такой убытокъ, при весьма большихъ размѣрахъ перевозки яицъ по Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ является очень незначительнымъ и далеко недостигающимъ той суммы, которая получается дорогами за операціи по нагрузкѣ яицъ.

Сужденія Съѣзда. Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представителями жел. дорогъ было указано на ошибочность того взгляда, что отнесеніе яицъ къ числу грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя, способно будетъ, въ силу приведенной въ докладѣ ст. 31 Бернской Конвенціи, оградить желѣзныя дороги отъ уплатъ по претензіямъ за порчу яицъ, если принять во вниманіе, что, въ виду различной колеи русскихъ и иностранныхъ жел. дорогъ, на границѣ производится перегрузка яицъ въ иностранные вагоны. Между тѣмъ, указанная ст. Бернской Конвенціи не освобождаетъ жел. дороги отъ отвѣтственности за порчу груза, происшедшую отъ перегрузки. Обстоятельство это безусловно будетъ использовано грузохозяевами при обоснованіи исковъ и претензій. Даже составленіе на границѣ актовъ о состояніи упаковки, при нынѣшнихъ условіяхъ перевозки яицъ, не

явится гарантіей для русскихъ жел. дорогъ, такъ какъ, при отсутствіи нумераціи ящиковъ съ яйцами, впослѣдствіи, на станціи назначенія, весьма трудно установить, въ отношеніи какого именно мѣста составленъ пограничный актъ. Съ другой стороны, установленіе указаннаго правила во внутреннемъ сообщеніи русскихъ жел. дорогъ, отражаясь невыгодно на желѣзнодорожныхъ сборахъ, въ тоже время весьма затруднительно, такъ какъ потребовало бы содержанія, на небольшихъ станціяхъ, спеціальныхъ агентовъ для надзора за нагрузкой и выгрузкой яицъ.

Представитель Московскаго Биржевого Комитета, Н. А. Куровъ, обращаясь къ причинамъ, вызывающимъ порчу (бой) экспортируемыхъ за границу яицъ, съ своей стороны отмѣтилъ, что въ этомъ отношеніи весьма значительную роль играютъ условія движенія иностранныхъ товарныхъ поѣздовъ, каковые при приближеніи къ остановочнымъ пунктамъ, тормозятся настолько энергично, что остановка нерѣдко сопутствуется весьма сильными толчками, что несомнѣнно отражается на состояніи такого нѣжнаго груза, какъ яйца.

При этомъ названный представитель высказался за сохраненіе нынѣ существующаго порядка погрузки яицъ.

Постановленіе Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, **Общій Съѣздъ**, не усматривая достаточныхъ основаній къ измѣненію нынѣ дѣйствующаго порядка нагрузки яицъ на станціяхъ жел. дорогъ, **положилъ** признать включеніе яицъ въ число грузовъ, нагрузка коихъ возложена на отправителя, нежелательнымъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 5. О недопущеніи къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ бочекъ съ масломъ подсолнечнымъ и льнянымъ, обложенныхъ мхомъ.

Начальникъ Сибирской жел. дороги, рапортомъ отъ 5-го декабря 1913 года, за № 2/216128/7735, увѣдомилъ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ о слѣдующемъ случаѣ, имѣвшемъ мѣсто на ввѣренной ему дорогѣ:

Въ іюлѣ мѣсяцѣ 1913 года на станціи Татарская изъ вагона за № 267502, груженаго бочками съ подсолнечнымъ масломъ, которыя были обложены мхомъ и зашиты въ рогожу, показался дымъ. По вскрытіи вагона часть мха и рогожъ оказалась сгорѣвшей, и обгорѣвшей одна изъ бочекъ съ масломъ. Послѣ прекращенія пожара и тщательнаго осмотра бочекъ, таковыя были погружены въ вагонъ, но черезъ два дня, на этой же станціи указанный случай повторился, причемъ, по вскрытіи вагона, оказалось, что сгорѣли весь мохъ и рогожа и обгорѣли 4 бочки.

Произведеннымъ по сему разслѣдованіемъ было установлено, что бочки съ масломъ были погружены во вполнѣ исправный вагонъ, люки котораго были плотно закрыты и самъ вагонъ запломбированъ.

Такимъ образомъ возможность проникновенія огня извнѣ устранялась, почему Коммиссія, производившая разслѣдованіе, пришла къ заключеніе, что пожаръ произошелъ отъ самовозгоранія мха, которымъ были обложены бочки съ масломъ.

Запрошенный по сему Директоръ Томскаго Технологическаго Института ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II препроводилъ отзывъ Завѣдывающаго Технической Лабораторіей органическихъ веществъ и д. экстроординарнаго профессора, В. Джонса, который далъ заключеніе, что описанный случай пожара не исключаетъ возможности самовозгоранія мха, пропитаннаго подсолнечнымъ масломъ, если таковое вытекало изъ бочекъ.

Въ виду изложеннаго Управленіе Сибирской желѣзной дороги просило распоряженія Эксплоатаціоннаго Отдѣла жел. дороги о воспрещеніи пріема къ перевозкѣ бочекъ съ масломъ подсолнечнымъ и льнянымъ, обложенныхъ мхомъ.

Эксплоатаціонный отдѣлъ Управленія жел. дорогъ, препровождая при предложеніи отъ 14 декабря 1913 года за № 25537, копію при-

веденнаго рапорта Начальника Сибирской жел. дороги, внесъ возбужденный въ немъ вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.
(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 28 декабря 1913 года, № 1087/4117).

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По заслушаніи настоящаго доклада, **Общій Съѣздъ**, принимая во вниманіе, что на одномъ изъ осеннихъ Съѣздовъ долженъ разсматриваться общій вопросъ объ упаковкѣ масла растительнаго при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ, матеріалы по коему для доклада Общему Съѣзду будутъ доставлены Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, **положилъ** отложить и настоящій вопросъ до одного изъ осеннихъ Съѣздовъ, для совмѣстнаго разсмотрѣнія съ вышеуказаннымъ общимъ вопросомъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 6. О правѣ грузохозяина предъявлять желѣзнымъ дорогамъ по одной и той же отправкѣ повторныя требованія, основанныя на ст. 78¹ Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ.

Начальникъ Средне-Азіатской желѣзной дороги, рапортомъ отъ 30 ноября 1913 г. за № 10/25/24, сообщилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ о нижеслѣдующемъ:

Ст. 78¹ Общаго Устава Росс. ж. д. предоставляетъ лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ, требовать черезъ станцію отправленія, чтобы грузъ былъ:

1) выданъ обратно на станціи отправленія, безразлично до или послѣ отправки такового, 2) выданъ на промежуточной станціи и 3) выданъ не тому лицу, которое указано въ накладной. При чемъ за неисполненіе, замедленіе или измѣненіе этихъ требованій желѣзная дорога несетъ отвѣтственность за убытки, если не докажетъ, что была поставлена въ невозможность исполнить требованія безъ нарушенія правильности движенія или по другимъ уважительнымъ причинамъ. При примѣненіи указанной статьи на практикѣ встрѣчаются различныя толкованія.

Однѣ желѣзныя дороги принимаютъ эту статью въ томъ смыслѣ, что лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, можетъ предъявлять дорогѣ лишь одно изъ указанныхъ требованій и одинъ разъ, а другія— основываясь на томъ, что въ статьѣ этой не содержится указаній, ограничивающихъ грузохозяина, считаютъ своей обязанностью, если къ тому не встрѣтится препятствій, изложенныхъ во 2-ой части ст. 78¹ исполнять, въ предѣлахъ пространства первоначальнаго договора, повторныя его требованія.

Имѣя въ виду разъясненіе ст. 78¹, данное Коммерческой Частью Эксплоатаціоннаго Отдѣла г. Начальнику Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1912 году за № 8573, видимо Коммерческая Часть раздѣляетъ мнѣніе второй категоріи ж. д. и толкуетъ ст. 78¹ Общаго Устава въ смыслѣ неограниченности грузохозяина въ распоряженіи грузомъ, если только ж. д. не встрѣчаютъ препятствій, указанныхъ во второй части этой статьи.

При указанномъ толкованіи возникаютъ слѣдующіе вопросы:

1) При повторномъ требованіи ограниченъ ли грузохозяинъ въ своихъ распоряженіяхъ предѣлами станціи отправленія и остановки,

или распоряженіе его должно быть исполнено въ предѣлахъ пространства первоначальнаго договора.

2) Если при послѣдующихъ своихъ распоряженіяхъ грузохозяинъ имѣетъ право въ предѣлахъ пространства первоначальнаго договора перевозокъ осуществить свои требованія, то нужно-ли при отправкѣ груза далѣе ст. остановки, составлять новые документы или грузъ долженъ слѣдовать при старыхъ документахъ.

3) При обязанности ж. д. отправлять грузъ далѣе ст. остановки, слѣдуетъ-ли взыскивать, при условіи, что грузъ выгруженъ до повторнаго требованія грузохозяина, станціонный расходъ и расходы: за выгрузку, нагрузку, храненіе, $^1/_5$, за простой вагона (если выгрузка грузохозяина).

4) При положительномъ рѣшеніи указанныхъ въ п. 3 вопросовъ и при отправленіи груза по первоначальнымъ документамъ, въ какихъ графахъ накладной нужно помѣщать эти суммы и нужно ли составлять объ этомъ, т. е., что грузъ былъ остановленъ, выгруженъ и проч., актъ и протоколъ.

5) Ограниченъ-ли грузохозяинъ по ст. 78[1] повторными требованіями или онъ имѣетъ право требовать исполненія своихъ распоряженій неограниченно, при условіи, конечно, что нѣтъ препятствій, указанныхъ во 2-ой части 78[1] ст. и грузъ обезпечиваетъ всѣ лежащіе на немъ платежи или грузохозяинъ вноситъ всѣ суммы, причитающіяся ж. д.

Указывая, что неоднообразное пониманіе дорогами этой статьи вызываетъ, съ одной стороны, нареканія кліентовъ дорогъ, а съ другой—излишнюю телеграфную переписку между станціями и Коммерческими Службами дорогъ, начальникъ Средне-Азіатской жел. дороги, донося объ изложенномъ, просилъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о циркулярномъ разъясненіи ст. 78[1].

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, признавая съ своей стороны необходимымъ дать дорогамъ сѣти руководящія въ этомъ отношеніи указанія, внесъ означенный вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда. Вмѣстѣ съ тѣмъ, названный Отдѣлъ просилъ собрать отъ дорогъ свѣдѣнія, какъ часто встрѣчаются такія повторныя требованія.

Сообщенія жел. дорогъ.

Ссылаясь на оповѣщавшій о семъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами, отъ 18 декабря 1913 г. за № 1081/3997, дороги: Владикавказская, Ейская и Московское Общество Подъѣздныхъ путей въ Россіи сообщили, что случаевъ повторныхъ требованій грузохозяевъ, основанныхъ на ст. 78[1] Общаго Устава Росс. жел. дорогъ, на названныхъ дорогахъ не замѣчалось.

Управленіе Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ увѣдомило, что на означенныхъ дорогахъ въ теченіе 1913 года было шесть случаевъ повторныхъ требованій грузохозяевъ, основанныхъ на ст. 78¹ Общаго Устава Росс. жел. дорогъ. Случаи эти заключались въ томъ, что отправители требовали сначала остановку груза, а потомъ направленія его на первоначальную станцію назначенія, или же требовали возврата груза, а потомъ снова подавали заявленіе о направленіи его на первоначальную станцію назначенія.

Управленіе Риго-Орловской желѣзной дороги сообщило, что повторныхъ требованій грузохозяевъ, основанныхъ на ст. 78¹ Общаго Устава Росс. желѣзн. дорогъ, въ практикѣ названной дороги почти не встрѣчалось, если же таковыя были, то лишь въ исключительныхъ случаяхъ.

По сообщенію Южныхъ жел. дорогъ, повторныя требованія грузохозяевъ, основанныя на ст. 78¹ Общаго Устава, предъявляются на означенныхъ дорогахъ весьма рѣдко. Въ 1913 г. на 1.571.045 всѣхъ отправокъ было предъявлено всего лишь 70 повторныхъ требованій.

Кромѣ того, въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Юго-Восточныхъ дорогъ, В. П. Скачко, сообщилъ отзывъ Управленія названныхъ дорогъ, въ коемъ содержатся отвѣты на возбуждаемые начальникомъ Средне-Азіатской дороги вопросы а именно:

По первому вопросу.

По смыслу ст. 78¹ Общаго Устава переотправка грузовъ можетъ быть допускаема лишь въ предѣлахъ между станціей отправленія и станціей предыдущей остановки груза, а не въ предѣлахъ всего протяженія перевозки, предусмотрѣннаго первоначальнымъ договоромъ, ибо ранѣе предъявленнымъ требованіемъ объ остановкѣ или переотправкѣ груза грузохозяинъ измѣнилъ свой договоръ, сокративъ протяженіе перевозки. По этимъ соображеніямъ первый вопросъ, полагаю, долженъ быть разрѣшенъ въ положительномъ смыслѣ.

По второму вопросу.

Второй вопросъ подлежалъ бы разсмотрѣнію лишь при условіи разрѣшенія перваго вопроса въ отрицательномъ смыслѣ. Если стать на ту точку зрѣнія, что грузовладѣлецъ имѣетъ право при повторныхъ требованіяхъ распоряжаться грузомъ въ предѣлахъ всего пространства, предусмотрѣннаго первоначальнымъ договоромъ, то въ

этомъ случаѣ составленіе новой накладной на дальнѣйшее слѣдованіе груза со станціи остановки являлось бы излишнимъ, ибо документы по первоначальному договору о перевозкѣ (накладная и дубликатъ), при повторныхъ требованіяхъ грузовладѣльца, могли бы быть исправляемы вновь и имѣли бы силу документа на провозъ товара до станціи новаго назначенія.

По третьему вопросу.

Третій вопросъ, такъ же какъ и второй, подлежитъ разсмотрѣнію лишь при разрѣшеніи перваго вопроса въ отрицательномъ смыслѣ. Если признать обязанность дороги отправлять грузы по требованію ихъ владѣльцевъ далѣе станціи предыдущей остановки, то необходимо будетъ также признать, что и начисляемые при такой переотправкѣ сборы, какъ-то: станціонные расходы, за выгрузку и нагрузку, по храненію и проч. подлежатъ взысканію съ грузовладѣльцевъ, такъ какъ, во первыхъ, въ силу закона оказывать своимъ кліентамъ неоплачиваемыя ими услуги желѣзныя дороги не обязаны и, во вторыхъ, существующія правила не предусматриваютъ льготы въ смыслѣ освобожденія грузовладѣльцевъ отъ уплаты названныхъ сборовъ.

По четвертому вопросу.

Четвертый вопросъ въ связи съ положительнымъ рѣшеніемъ предыдущаго вопроса, полагаю, долженъ быть разрѣшенъ въ томъ смыслѣ, что всѣ начисленные на станціи остановки груза сборы надлежитъ вносить общимъ итогомъ въ свободную графу обратной стороны накладной или дорожной вѣдомости (гр. 41 или 42) съ составленіемъ коммерческаго акта и жандармскаго протокола о начисленіи этихъ сборовъ. Копія одного изъ этихъ документовъ должна прикладываться къ дорожнымъ документамъ.

По пятому вопросу.

Статья 78[1] Общаго Устава, предоставляя грузовладѣльцу право распоряженія грузомъ, не ограничиваетъ этого права въ томъ смыслѣ, что грузовладѣлецъ можетъ имъ воспользоваться только однажды, а потому переадресовка, задержка и переотправка груза, по желанію его владѣльца, должна быть выполняема желѣзными дорогами по одной и той же отправкѣ произвольное число разъ, если, конечно, не

встрѣтится къ этому какихъ либо препятствій, которыя не могутъ быть поставлены въ вину желѣзной дорогѣ (вторая часть ст. 78¹ Общ. Уст.). На этомъ основаніи пятый вопросъ подлежитъ разрѣшенію въ положительномъ смыслѣ.

Въ заключеніе Управленіе Ю-.В. дорогъ указываетъ, что случаи предъявленія повторныхъ требованій о переадресовкѣ, задержкѣ и переотправкѣ грузовъ, въ практикѣ сихъ дорогъ встрѣчаются рѣдко.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Заслушавъ настоящій докладъ и ознакомившись съ доставленными жел. дорогами свѣдѣніями о числѣ имѣвшихся на данныхъ дорогахъ случаяхъ повторныхъ требованій грузохозяевъ, основанныхъ на ст. 78¹ Общаго Устава Р. ж. дор., настоящій **Общій Съѣздъ**, имѣя въ виду, что, какъ усматривается изъ означенныхъ сообщеній дорогъ, случаи повторныхъ требованій грузохозяевъ на однѣхъ дорогахъ не встрѣчались вовсе, на другихъ же, въ сравненіи съ общимъ количествомъ отправокъ, наблюдались крайне рѣдко и принимая при этомъ во вниманіе, что удовлетвореніе указанныхъ требованій грузохозяевъ, за исключеніемъ весьма рѣдкихъ случаевъ, не вызывало для дорогъ никакихъ затрудненій, **положилъ** признать, что, связанная съ весьма сложными юридическими вопросами, детализація взаимныхъ правъ и обязанностей грузохозяевъ и жел. дорогъ, основанныхъ на ст. 78¹ Общаго Устава, не вызывается въ настоящее время какой либо, въ этомъ, необходимостью.

CXXXV Общій Съѣздъ.
Засѣданіе 12 марта 1914 года.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 7. О перевозкѣ забытыхъ вещей въ прямомъ между желѣзными дорогами сообщеніи.

Параграфъ 6-ой „Правилъ объ обращеніи въ продажу забытыхъ или потерянныхъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, въ вагонахъ или на пути предметовъ, остающихся невостребованными“ содержитъ въ себѣ, между прочимъ, слѣдующее указаніе: „если заявленіе о потерѣ вещи сдѣлано не на той станціи, гдѣ вещь потеряна, то Начальникъ станціи сносится съ подлежащею станціею и по полученіи потерянной вещи выдаетъ ее просителю“.

Имѣя въ виду, что означенными Правилами перевозка забытыхъ вещей предусмотрѣна лишь для мѣстнаго сообщенія, что явствуетъ изъ самаго смысла сихъ Правилъ, и указывая при этомъ, что съ установленіемъ между желѣзными дорогами тѣсныхъ сношеній и при непрерывности сѣти не усматривается основаній къ запрещенію досылокъ забытыхъ вещей за предѣлы дороги, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дорогъ внесъ на обсужденіе VIII Съѣзда Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ о пополненіи упомянутыхъ выше Правилъ регламентаціею досылокъ забытыхъ вещей въ прямомъ сообщеніи.

Названный Съѣздъ, высказавшись въ принципѣ за желательность разрѣшенія означеннаго вопроса въ положительномъ смыслѣ, намѣтилъ нижеслѣдующія общія основанія, коими надлежало бы руководствоваться при пополненіи указанныхъ выше Правилъ.

1) Желѣзныя дороги должны быть обезпечены въ полученіи платы по перевозкѣ забытыхъ или потерянныхъ предметовъ и лежащихъ на сихъ предметахъ платежей. Такимъ обезпеченіемъ можетъ служить залогъ, вносимый владѣльцемъ забытой вещи въ кассу той станціи, на которую должна быть выслана означенная забытая вещь.

2) Кромѣ того, дороги должны быть ограждены отъ предъявленія какихъ-либо претензій по выданнымъ (забытымъ) вещамъ со стороны третьихъ лицъ, путемъ хотя бы установленія порядка выдачи забытыхъ вещей только по предъявленіи удостовѣренія личности и примѣнительно къ требованіямъ ст. 38 Общаго Устава.

3) Заявленіе о досылкѣ забытой вещи должно приниматься къ исполненію по выясненіи лицомъ, забывшимъ вещь, станціи, гдѣ та-

ковая вещь забыта, и съ представленіемъ полученнаго отъ Начальника этой станціи положительнаго отвѣта, что вещь съ указанными въ запросѣ признаками представлена ему какъ найденная и находится на ввѣренной ему станціи на храненіи.

4) Желательно было бы проектируемыми Правилами оградить по возможности интересы и другой стороны, т. е. владѣльца забытой вещи, чтобы таковая забытая вещь не могла быть получена третьимъ лицомъ. Съ этою цѣлью отъ заявителя о потерѣ вещи желательно требовать доказательства права собственности на эту вещь, путемъ точнаго и опредѣленнаго описанія признаковъ вещи или содержанія ея, а равно и обстоятельствъ, сопровождавшихъ потерю.

5) Досылка забытыхъ вещей должна производиться исключительно по именнымъ накладнымъ.

Принимая, однако, во вниманіе, что предлагаемый порядокъ необходимо было бы распространить и на частныя дороги, VIII Съѣздъ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ постановилъ передать упомянутый выше вопросъ на обсужденіе Общаго Конвенціоннаго Съѣзда.

Во исполненіе означеннаго постановленія VIII Съѣзда Начальниковъ Коммерческихъ Службъ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дорогъ внесъ на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ о досылкѣ забытыхъ вещей въ прямомъ сообщеніи. (Цирк. Зав. д. О. С. отъ 16 декабря 1913 года за № 1061/3941).

жденія и поста-вленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, обмѣнявшись мнѣніями по вопросу о желательности выработки правилъ перевозки забытыхъ вещей въ прямомъ сообщеніи и соглашаясь, въ принципѣ, съ высказанными VIII Съѣздомъ Начальниковъ Коммерческихъ Службъ казенныхъ жел. дорогъ предположеніями по сему вопросу, **положилъ** просить представителя Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскаго, принять на себя трудъ, въ соучастіи съ членами предсѣдательствуемой имъ Коммиссіи, образованной CXXXII Общимъ Съѣздомъ по вопросу 31 его программы, выработать проектъ Правилъ перевозки въ прямомъ между дорогами сообщеніи забытыхъ вещей и представить таковой на обсужденіе одного изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 8. Объ установленіи для бананов свѣжихъ обязательнаго для желѣзныхъ дорогъ срока храненія, въ случаѣ невостребованія ихъ получателями.

За послѣднее время на Московско - Курской, Нижегородской Муромской желѣзныхъ дорогахъ, согласно рапорту Начальника сих дорогъ въ Управленіе жел. дор., отъ 23 ноября 1913 года, за № 2311 24518, нерѣдко наблюдаются случаи перевозки свѣжихъ банановъ, пр чемъ, при невостребованіи получателемъ, грузъ этотъ, непоименованны особо въ группѣ 115 номенклатуры товаровъ и въ помѣщенномъ по ст. 84 Общаго Устава перечнѣ грузовъ, подверженныхъ скорой порч можетъ быть проданъ черезъ 48 часовъ по прибытіи, примѣнитель къ пункту 10-му означеннаго перечня (фрукты, плоды и ягоды свѣжі особо непоименованныя).

Между тѣмъ свѣжіе бананы, по своимъ свойствамъ, вполнѣ си собны, по сообщенію Начальника названныхъ дорогъ, выдерживать зн чительно болѣе долгій срокъ храненія безъ какой бы то ни было порч и въ этомъ отношеніи наиболѣе приближаются къ апельсинамъ, манд ринамъ и грушамъ, для коихъ срокъ храненія по прибытіи въ насто щее время установленъ семидневный.

Засимъ, хотя дорога и имѣетъ право, считаясь съ состояніе груза, задержать продажу такового сверхъ установленнаго срока, но данномъ случаѣ, при отсутствіи опредѣленныхъ сроковъ для прода банановъ свѣжихъ, пользованіе этимъ правомъ представляется нѣскольк рискованнымъ, въ виду возможности послѣдующихъ, со стороны гр зохозяевъ, нареканій и даже претензій за слишкомъ позднюю,—или н оборотъ,—продажу принадлежащихъ ему банановъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній и считаясь съ замѣтны распространеніемъ въ торговлѣ свѣжихъ банановъ, Начальникъ упом нутыхъ дорогъ, со своей стороны, признавалъ бы своевременнымъ необходимымъ установленіе какого либо опредѣленнаго срока для хр ненія по прибытіи на станціяхъ назначенія банановъ свѣжихъ,—каков вопросъ, предложеніемъ Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія жел. до отъ 29 ноября 1913 года, за № 24414, и былъ внесенъ на разсмотрѣ Общаго Съѣзда.

(См. цирк. Зав. дѣл. Общ. Съѣзда, отъ 16/XII 1913 го № 1059/3939).

Отзывы дорогъ.

По настоящему вопросу поступилъ отзывъ Правленія Общества Владикавказской жел. дор., въ коемъ Правленіе, присоединяясь къ соображеніямъ, изложеннымъ выше, со своей стороны полагало бы умѣстнымъ отнести бананы свѣжіе къ семидневному сроку храненія на станціяхъ назначенія, для чего и включить приведенное наименованіе въ пунктъ 7-ой § 1 раздѣла „А“ Правилъ продажи съ публичнаго торга невостребованныхъ грузовъ, предусматриваемыхъ ст. 84 Общаго Устава Росс. жел. дор.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Московскаго района каз. жел. дор., В. С. Зелль, заявилъ, что Николаевской дорогой было произведено обстоятельное обслѣдованіе вопроса о томъ, въ теченіе какого именно срока могли бы безъ порчи храниться бананы свѣжіе. Согласно полученнымъ отъ фирмы Б. Еллинекъ, каковая фирма является единственной въ Россіи, занимающейся ввозомъ банановъ и ихъ оптовой продажей,—свѣдѣніямъ, бананы могутъ испортиться и придти въ негодность уже въ теченіе 2—3 дней, причемъ зимой, при холодной температурѣ, бананы запотѣваютъ и покрываются плѣсенью, а лѣтомъ, отъ жары,—загниваютъ.

Къ изложенному В. С. Зелль присовокупилъ, что бананы, какъ выяснилось, требуютъ особаго способа какъ нагрузки, такъ и храненія, каковые способы и практикуются на нѣкоторыхъ дорогахъ и заключаются въ томъ, что бананы погружаются и выгружаются на толстый слой соломы и засимъ въ холодное время покрываются сверху войлокомъ, обшитымъ холстомъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, въ огражденіе отъ порчи, развѣшиваются отдѣльными вѣтками или пучками. На основаніи всего сказаннаго В. С. Зелль, со своей стороны, признавалъ нежелательнымъ установленіе для банановъ семидневнаго срока храненія на ст. назначенія и полагалъ остаться по настоящему вопросу при существующемъ порядкѣ.

Къ приведенному мнѣнію присоединились также и представители всѣхъ прочихъ дорогъ на Съѣздѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Засимъ **Общій Съѣздъ положилъ** остаться по настоящему вопросу при существующемъ порядкѣ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 9. Объ установленіи сокращеннаго срока храненія на ст. назначенія для орѣховъ кокосовыхъ.

Начальникъ Самаро-Златоустовской жел. дор., рапортомъ отъ 28 декабря за № 301708, въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщи что за послѣднее время на станціи Самара названной дороги им мѣсто случай невостребованія получателемъ орѣховъ кокосовыхъ.

За отсутствіемъ въ спискѣ невостребованныхъ грузовъ, предус риваемыхъ ст. 84 Общаго Устава, указаннаго наименованія, Упра ніемъ дороги было запрошено компетентное лицо о томъ, какой ср храненія могутъ выдержать орѣхи кокосовые при обычныхъ услов ихъ храненія на станціи прибытія.

По сообщенію указаннаго лица, орѣхи кокосовые, по своимъ с ствамъ, при температурѣ ниже нуля, подвергаются порчѣ, почем срокъ храненія ихъ, при обычныхъ условіяхъ, слѣдовало бы уст вить семидневный.

Основываясь на вышеприведенномъ заключеніи, Начальникъ маро-Златоустовской жел. дор., со своей стороны, полагалъ, что бы болѣе цѣлесоотвѣтственнымъ включить орѣхи кокосовые въ спи грузовъ ст. 84 Общаго Устава съ сокращеннымъ 48 часовымъ комъ храненія.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, пре вождая копію изложеннаго рапорта Начальника Самаро-Златоусто дороги, предложеніемъ отъ 9-го января с. г. за № 437, внесъ на щій вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 20 января 1914 года, № 29/432).

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По обсужденіи настоящаго вопроса, **Общій Съѣздъ**, принима вниманіе во 1-хъ, ограниченность перевозки по жел. дорогамъ орѣ кокосовыхъ, во 2-хъ, неимѣніе нынѣ въ распоряженіи Общаго Съ никакихъ данныхъ, на основаніи коихъ можно было бы внести то другое рѣшеніе кромѣ лишь единичнаго случая порчи кокосо орѣховъ, единогласно **положилъ** остаться при существующихъ об срокахъ храненія орѣховъ кокосовыхъ, по прибытіи ихъ на ста назначенія.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 10. Объ условіяхъ перевозки пушного товара въ прямомъ русскомъ и международныхъ сообщеніяхъ.

На 10-ой очередной союзной конференціи по дѣламъ Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго желѣзнодорожнаго Союза былъ возбужденъ вопросъ о томъ, чтобы, въ цѣляхъ устраненія частыхъ случаевъ хищенія на дорогахъ отправокъ шкуръ, включить въ § 9 Условій перевозки (Ч. I тар. русско-герм. и русско-нидерл. сообщ.) слѣдующее новое дополнительное постановленіе:

„Болѣе цѣнныя шкуры должны предъявляться къ перевозкѣ въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ и запломбированныхъ ящикахъ, съ желѣзною обивкой".

Вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы дать желѣзнымъ дорогамъ возможность отклонить претензіи о вознагражденіи за недостачу, въ случаяхъ несоблюденія отправителями правилъ объ упаковкѣ, было предположено пополнить дополнительное постановленіе 7 къ ст. 6 Части I товарнаго тарифа правиломъ, въ силу коего шкуры, для перевозки которыхъ установлены особыя условія упаковки, должны быть объявляемы таковыми въ накладныхъ.

Означенная конференція постановила отложить этотъ вопросъ, чтобы онъ могъ быть предварительно разсмотрѣнъ на Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

CXX Общій Съѣздъ по обсужденіи сего вопроса (в. 7. програм.), въ засѣданіяхъ 10 и 14 февраля 1912 г. положилъ:

1) нижеслѣдующіе грузы изъ группы 71 номенклатуры должны перевозиться,—какъ въ международномъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ, — исключительно въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою:

а) байбакъ (мѣховыя шкуры, выдѣланныя и невыдѣланныя);

б) мерлушки, смушки и каракули (овечьи шкурки, выдѣланныя и невыдѣланныя);

в) мѣха всякіе; шкуры и шкурки, выдѣланныя и невыдѣланныя, цѣнныхъ пушныхъ звѣрей;

г) мѣховые обрѣзки, хвосты и т. п.

д) мѣховыя издѣлія, кромѣ поименованныхъ особо въ номенклатурѣ этой группы;

е) пушной товаръ (рухлядь мягкая), кромѣ поименованнаго особо въ номенклатурѣ этой группы.

ж) шкуры и шкурки бѣличьи и кроликовыя, выдѣланныя и невыдѣланныя.

Засимъ, на всѣ остальные предметы 71 группы, не указанные въ предыдущемъ перечнѣ, вышеизложенное правило о необходимости упаковки въ ящики не распространяется.

2) на указанные въ предыдущемъ пунктѣ ящики съ болѣе цѣнными мѣхами должны быть накладываемы отправителями пломбы.

3) Свѣдѣнія о пломбахъ отправителей, наложенныхъ на ящики съ болѣе цѣнными мѣхами, не подлежатъ занесенію въ накладныя.

Вмѣстѣ съ симъ Общимъ Съѣздомъ было высказано пожеланіе о томъ, чтобы на одной изъ ближайшихъ очередныхъ конференцій по дѣламъ русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщеній былъ возбужденъ вопросъ объ обязательной упаковкѣ въ ящики мѣховъ болѣе цѣнныхъ козьихъ породъ, при перевозкѣ таковыхъ мѣховъ изъ-заграницы въ Россію.

Позднѣе, предложеніе германскихъ желѣзныхъ дорогъ, объ обязательномъ снабженіи ящиковъ желѣзною обивкою, было взято ими обратно, вслѣдствіе выраженнаго о томъ желанія представителей русскихъ желѣз. дорогъ на Конференціи въ Мюнхенѣ.

Послѣ этого, вопросъ о перевозкѣ пушного товара былъ внесенъ на разсмотрѣніе 12-ой Конференціи, которой было доложено о состоявшемся постановленіи CXX Общаго Съѣзда, равно какъ и о томъ, что съ 1 апрѣля 1912 г. тарифомъ внутренняго германскаго сообщенія предписывается перевозить въ наглухо закрытыхъ деревянныхъ ящикахъ или бочкахъ мелкія отправки нижепоименованныхъ шкуръ: котиковыхъ, шеншиля, бѣличьихъ, лисьихъ (въ томъ числѣ шкуръ голубой и серебристой лисицы), горностаевыхъ, хорьковыхъ, каракулевыхъ (астраханскаго каракуля), куньихъ, норковыхъ, выдровыхъ, мерлушечьихъ, бобровыхъ, скунсовыхъ и собольихъ.

По обсужденію этого вопроса на Конференціи, представители германскихъ желѣзныхъ дорогъ обратились къ представителямъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ просьбою согласиться на введеніе въ русско-германскомъ и русско-нидерландскомъ сообщеніи правилъ упаковки въ слѣдующей редакціи:

„Слѣдующіе мѣха: котикъ, шеншиль, чернобурая лисица, серебристая лисица, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, скунсъ и соболь, при сдачѣ ихъ къ отправленію попудными отправками, должны быть упакованы въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки.

Эти весьма цѣнные мѣха должны быть поименованы въ накладной".

Представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ изъявили согласіе на внесеніе этого предложенія еще разъ въ Общій Съѣздъ и, въ зависимости отъ постановленія такового, принять окончательное рѣшеніе (см. Проток. 12-й очередн. конфер. по дѣламъ Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго желѣзн. союза, вопр. 61).

Вслѣдствіе сего, на разсмотрѣніе CXXVI Общаго Съѣзда былъ внесенъ вопросъ о согласованіи перечня цѣнныхъ мѣховъ и шкуръ подлежащихъ перевозкѣ, какъ въ международномъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ, исключительно въ прочныхъ, плотно—сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою, съ перечнемъ, дѣйствующимъ на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ (в. 16 програм.) CXXVI Общій Съѣздъ по обсужденіи новаго предложенія Герм. жел. дор. въ засѣданіи 1-го февр. 1913 г., не усмотрѣвъ достаточныхъ основаній къ измѣненію прежняго заключенія, положилъ—остаться по возбужденному вопросу всецѣло при постановленіи CXX Общаго Съѣзда, принятомъ имъ по вопросу 7 программы его занятій. При этомъ на CXXVI Общемъ Съѣздѣ было высказано слѣдующее:

Выработанныя на CXX Общемъ Съѣздѣ условія перевозки цѣнныхъ мѣховъ и шкуръ исключительно въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзной обивкой, а равно и перечень таковыхъ мѣховъ и шкуръ—были проектированы во исполненіе желанія германскихъ дорогъ, указавшихъ на нежелательность въ будущемъ перевозки этихъ предметовъ нынѣ практикуемымъ способомъ въ весьма неудовлетворительной укупоркѣ, послѣдствіемъ чего были случаи частыхъ покражъ и затѣмъ уплата грузовладѣльцамъ высокаго вознагражденія.

Въ виду сего, CXX Общій Съѣздъ подвергъ этотъ вопросъ особо тщательному обсужденію, послѣ чего и вынесъ то рѣшеніе, противъ котораго нынѣ возражаютъ германскія дороги. Если установленныя тѣмъ Съѣздомъ правила представляются нѣсколько строгими, то къ такому рѣшенію пришлось прибѣгнуть, въ виду выяснившейся на Съѣздѣ необходимости оградить, какъ желѣзныя дороги, такъ и товаровладѣльцевъ отъ убытковъ, неизбѣжныхъ вслѣдствіе покражи или подмѣны товара, что всегда возможно при недостаточно прочной упаковкѣ. Что касается до перечня предметовъ 71 группы, требующихъ особо прочной упаковки при перевозкѣ, то таковой проектированъ Съѣздомъ въ зависимости отъ стоимости мѣховъ и шкуръ и къ измѣненію нынѣ этого перечня основаній не представляется, тѣмъ болѣе, что германскими дорогами не приведено какихъ либо вѣскихъ данныхъ въ под-

крѣпленіе ходатайства, кромѣ лишь указанія на неудобства новы
правилъ для лейпцигскихъ мѣхоторговцевъ. Если же впослѣдств
будетъ заявлено ходатайство со стороны русскихъ мѣхоторговцевъ
томъ или иномъ измѣненіи, выработанныхъ СХХ Общимъ Съѣздо
правилъ, то вопросъ можетъ подлежать новому разсмотрѣнію.

Кромѣ сего CXXVI Общій Съѣздъ отмѣтилъ, что проектированны
СХХ Общимъ Съѣздомъ правила составлены для примѣненія какъ
внутреннемъ сообщеніи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ
общеніи международномъ и что измѣнять эти правила нынѣ
послѣдняго, или же примѣнять иныя условія въ заграничномъ со
щеніи, чѣмъ во внутреннемъ, было бы неудобно.

Нынѣ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дор., препро
дивъ при предложеніи отъ 30 октября 1913 года за № 22010,
копіи съ копій 1) представленія Предсѣдателя Нижегородскаго яр
рочнаго Комитета отъ 9 сентября 1913 г. за № 1025, 2) записки
сковскаго Биржевого Комитета, составленной на основаніи журн
Комитета по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при Московской Биржѣ
6-го сентября 1913 года и 3) Протоколъ состоявшейся съ 30 сентя
13 октября по 3/16 октября 1913 г. въ г. Парижѣ Конференціи по
ламъ русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщенія, по
просу 49-му программы ея занятій, „о перевозкѣ пушного товара
ссылаясь на протоколы СХХ и CXXVI Общихъ Съѣздовъ, по вопрос
7 и 16 программъ ихъ занятій, объ установленіи Правилъ перево
мѣховъ и шкуръ, просилъ внести на обсужденіе Общаго Съѣзда
просъ—о пересмотрѣ сихъ Правилъ въ связи съ принятыми озна
ною выше Конференціею предположеніями.

Объ этомъ дороги были извѣщены циркуляромъ Завѣдывающ
дѣлами Общаго Съѣзда отъ 22 ноября 1913 г. за № 1012/3711. (П
лож. № 1)

На указанной выше 13-ой Конференціи, между прочимъ, было
ложено:

Если-бы Правила, выработанныя на СХХ Общемъ Съѣздѣ б
введены, то въ будущемъ только простыя шкуры овецъ, зайц
оленей, козъ, собакъ, волковъ, кошекъ, лосей и сусликовъ могл
быть упакованы въ тюки, всѣ же другія роды шкуръ могли-бы
принимаемы къ перевозкѣ только въ особой упаковкѣ, пріобрѣт
каковой, какъ уже было указано въ Висбаденѣ, въ нѣкоторыхъ кр
Россіи или было-бы невозможно, или было-бы сопряжено съ несо
мѣрными расходами. Такъ, напримѣръ, шкурки сурковъ перевоз
изъ киргизскихъ, монгольскихъ и манчжурскихъ степей, въ котор

существуетъ большой недостатокъ въ лѣсѣ. Такимъ образомъ, шкуры эти изъ степныхъ сборныхъ пунктовъ должны-бы были доставляться въ прежней упаковкѣ въ тюкахъ на верблюдахъ, подводахъ или корабляхъ на ближайшія желѣзнодорожныя станціи: Манчжурія — для слѣдующихъ изъ Манчжуріи, Верхнеудинскъ и Новониколаевскъ для слѣдующихъ изъ Монголіи и Петропавловскъ—для слѣдующихъ изъ Оренбургской степи, и только на этихъ станціяхъ онѣ могли-бы быть упакованы въ ящики. При недостачѣ же въ лѣсномъ матеріалѣ и эти станціи также не приспособлены къ изготовленію ящиковъ. Къ тому-же цѣна за шкурки сурковъ составляетъ на степныхъ сборныхъ пунктахъ только 1,50 мар. (69—70 коп.) штука и, потому, не такъ высока, чтобы вынести такую дорогую упаковку.

Тѣ же соображенія имѣютъ мѣсто и по отношенію слѣдующихъ изъ пастбищныхъ и степныхъ районовъ Средней Азіи мерлушекъ, смушекъ и каракулей.

Съ другой стороны, другія шкуры, какъ напр. шкуры жеребятъ и медвѣдей настолько велики и неудобосложимы, что онѣ вообще не могутъ быть помѣщены въ ящики.

Такимъ образомъ, принятіе составленныхъ Общимъ Съѣздомъ правилъ, не только было-бы неудобно для лейпцигскихъ торговцевъ пушнымъ товаромъ, но и мѣрой, практически подчасъ не выполнимой, чрезвычайно тяжело ложащейся на всю торговлю пушнымъ товаромъ

Принимая во вниманіе значеніе союза лейпцигскихъ фирмъ, торгующихъ пушнымъ товаромъ, въ рукахъ котораго лежитъ вся торговля пушнымъ товаромъ, его подробно обоснованныя представленія не могутъ быть оставлены безъ соображенія, а напротивъ, могутъ быть только рекомендованы къ исполненію. Ввиду того, что постановленныя мѣры затрагиваютъ интересы не только германскихъ, но и русскихъ торговцевъ и, главнымъ образомъ, русскихъ поставщиковъ шкуръ, то навѣрное можно ожидать возраженій и отъ этихъ послѣднихъ, если таковыя возраженія уже не поступили.

По этимъ причинамъ Бромбергское Управленіе считаетъ болѣе цѣлесообразнымъ, не вводить сперва правилъ, противъ которыхъ имѣются возраженія, и затѣмъ пересмотрѣть ихъ, но съ самаго начала, избѣгая всякія тяжести и неудобства, приспособить таковыя къ дѣйствительнымъ потребностямъ и поставить только такія требованія, которыя въ мѣстахъ отправленія, сообразно обстоятельствамъ, не вызовутъ затрудненій.

Это было-бы достигнуто, если-бы Конференція, по примѣру германскихъ желѣзныхъ дорогъ, потребовала упаковки въ плотно закры-

тые ящики или бочки только для дѣйствительно *цѣнныхъ* мѣховъ, при перевозкѣ ихъ *попудными отправками.*

Германскій товарный желѣзнодорожный тарифъ (Часть I A) въ новѣйшей его редакціи предусматриваетъ для сего слѣдующія правила:

„Слѣдующіе мѣха:

котикъ, чернобурая лисица, шеншиль, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, серебристая лисица, скунсъ и соболь,

при сдачѣ ихъ къ отправленію попудными отправками, должны быть упакованы въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки. Эти весьма цѣнные мѣха должны быть поименованы въ накладной".

При послѣдовавшемъ, затѣмъ, обсужденіи этого вопроса, представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ сообщили, что русскіе торговцы пушнымъ товаромъ уже подали прошеніе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ они просятъ, по возможности, смягчить предположенныя къ введенію въ дѣйствіе правила упаковки, которыя, по ихъ мнѣнію, слишкомъ строги.

Въ этомъ прошеніи указывается на то, что въ Бухарѣ, въ Монголіи и въ Средней Азіи необходимаго для изготовленія требуемыхъ ящиковъ и бочекъ дерева не имѣется и что, поэтому, обязательность этого рода упаковки является большимъ затрудненіемъ въ означенной торговлѣ. Кромѣ того, для нѣкоторыхъ шкуръ, упаковка въ ящики и бочки вслѣдствіе отсутствія воздуха и нагрѣванія жира, безусловно вредна. Практика доказала, что гораздо лучше перевозить пушной товаръ въ плотно спрессованныхъ тюкахъ, и что при такой упаковкѣ онъ болѣе защищенъ и отъ кражъ. Затѣмъ представители русской торговли пушнымъ товаромъ утверждаютъ, что правила, выработанныя германской тарифной коммиссіею, также еще слишкомъ строги, необходимо исключить изъ нихъ еще горностай, куницу, норку, каракуль и скунсъ.

Вслѣдствіе этихъ доводовъ вопросъ этотъ въ ближайшемъ будущемъ будетъ еще разъ внесенъ на общій Съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, постановленіе котораго будетъ немедленно сообщено Управленію, Завѣдывающему дѣлами союза.

На это представитель Управленія Саксонскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заявилъ отъ имени германскихъ Управленій, что съ удовлетвореніемъ надо привѣтствовать, что русскія желѣзныя дороги пока отказались отъ своего, выраженнаго въ перепискѣ, намѣренія ввести въ ближайшемъ времени, несмотря на представленіе германскихъ торговцевъ пушнымъ товаромъ и германскихъ желѣзныхъ до-

рогъ, предположенныя къ введенію въ дѣйствіе значительно болѣе строгія правила упаковки. При этомъ названный представитель указалъ, что онъ еще на Висбаденской Конференціи въ 1902 году ходатайствовалъ о томъ, чтобы:

1. для упаковки были установлены только плотно закрытые деревянные ящики или бочки, т. е. безъ желѣзныхъ обручей и безъ пломбъ,

2. такого рода упаковка требовалась только для мелкихъ отправокъ,

3. правила упаковки были ограничены слѣдующими мѣхами: котикъ, чернобурая лисица, шеншиль, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, серебристая лисица, скунсъ и соболь.

Если же русскіе торговцы находятъ слишкомъ строгими и германскія правила упаковки, обнимающія съ 25 іюля 1913 года н. ст. только двѣнадцать названныхъ въ германскомъ предложеніи сортовъ мѣховъ, то противъ этого можно привести слѣдующее:

Первоначально германскія правила упаковки, введенныя въ дѣйствіе съ 1 апрѣля 1912 г., содержали еще мѣха: бѣлки, лисицы, хорька и каракуля (Astrachan), одноко эти мѣха, по ходатайству германскихъ торговцевъ пушнымъ товаромъ и послѣ всесторонняго разсмотрѣнія въ постоянной тарифной коммиссіи, были вновь исключены, а именно, по слѣдующимъ причинамъ:

Лейпцигскій союзъ фирмъ торгующихъ пушнымъ товаромъ заявилъ, что предписанная упаковка въ плотно закрытыхъ ящикахъ и бочкахъ для нѣкоторыхъ мѣховъ прямо таки вредна. Свѣжія шкуры бѣлокъ и хорьковъ въ Россіи отправляются въ замороженномъ видѣ. Въ настоящее время перевозка происходитъ въ тюкахъ, допускающихъ свободный доступъ воздуха къ каждой отдѣльной шкуркѣ, благодаря чему шкурки медленно оттаиваютъ и высыхаютъ. Поэтому при такого рода упаковкѣ возможность порчи шкурокъ исключается. Если-же эти мѣха сдавались бы къ отправленію въ плотно закрытыхъ ящикахъ, то въ нихъ, благодаря недостатку свѣжаго воздуха, развивалась бы высокая температура, которая вызывала бы быстрое оттаиваніе шкурокъ, высыханіе же ихъ при плотной укупоркѣ было бы невозможно. Вслѣдствіе этого шкурки во время перевозки стали бы разлагаться. Упакованные, для пробы, въ ящики мѣха доказали справедливость этого утвержденія. Германскія Управленія нашли, поэтому, правильнымъ опять исключить эти мѣха (бѣлка и хорекъ) изъ правилъ упаковки. Далѣе, послѣ вторичнаго разсмотрѣнія, было признано, нецѣлесообразнымъ требовать упаковку въ ящикахъ или бочкахъ осталь-

ныхъ двухъ, идущихъ, главнымъ образомъ, изъ Сибири или изъ другихъ менѣе культурныхъ частей Россіи, сортовъ мѣха (лисица и каракуль), такъ какъ такого рода упаковку въ этихъ краяхъ трудно достать. На это, правда, можно возразить, что, напримѣръ, соболій мѣхъ уже нынѣ отправляется почти исключительно въ деревянныхъ чемоданахъ. Въ этомъ случаѣ, однако, условія по существу другія. При закупкѣ собольихъ мѣховъ, признаваемыхъ и торговымъ міромъ весьма цѣнными, германскіе торговцы большей частью привозятъ деревянные чемоданы на мѣста закупки, или же таковые имѣются въ мѣстахъ отправленія. Такого рода перевозка, однако, мѣховъ, о которыхъ идетъ рѣчь, обходилась бы слишкомъ дорого. При перевозкѣ шкурокъ бѣлокъ, лисицъ, хорьковъ и каракулей, доставляемыхъ изъ заморскихъ областей, примѣненіе новыхъ правилъ также причиняло-бы затрудненія. Эти шкурки большей частью прибываютъ въ тюкахъ и подлежали бы, для дальнѣйшаго слѣдованія по желѣзной дорогѣ, переупаковкѣ въ портахъ. Конечно, опасность кражи при этомъ очень велика. Кромѣ того, исключеніе этихъ четырехъ мѣховъ являлось желательнымъ и по условіямъ внутренняго германскаго сообщенія.

По этимъ причинамъ означенные четыре сорта мѣховъ были опять исключены изъ германскихъ правилъ упаковки. Для исключенія дальнѣйшихъ мѣховъ основаній не было, тѣмъ болѣе, что и созванные представители заинтересованныхъ лицъ въ подкоммиссіи при постоянной тарифной коммиссіи согласились съ новой редакціей, и, въ особенности германскіе мѣхоторговцы, при переговорахъ съ ними, также нашли правила упаковки для торговли пушнымъ товаромъ сносными и практически выполнимыми, если будутъ исключены означенные четыре сорта мѣховъ. Поэтому будетъ наиболѣе цѣлесообразнымъ, удовлетворить желанія русскихъ мѣхоторговцевъ настолько, насколько они не пожелаютъ введеніе для русскаго и русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщеній болѣе строгихъ правилъ упаковки, чѣмъ правила для германскихъ сообщеній, введенныя въ дѣйствіе съ 25 іюля 1913 года, желанія же ихъ объ исключеніи еще дальнѣйшихъ мѣховъ не удовлетворить. Ибо если, съ одной стороны, не слѣдуетъ нарушать интересы торговли пушнымъ товаромъ, то съ другой стороны, надо считаться и съ интересами желѣзныхъ дорогъ, каковые вызвали необходимость введенія правилъ упаковки для нѣкоторыхъ мѣховъ. Ожидать измѣненія новѣйшихъ германскихъ правилъ, послѣ всесторонняго обсужденія, которому они подверглись въ постоянной тарифной коммиссіи германскихъ желѣзныхъ дорогъ, болѣе не приходится. Германскія желѣзныя дороги, поэтому, еще разъ просятъ русскія дороги

дать свое согласіе на введеніе въ русско-германскомъ и русско-нидерландскомъ сообщеніи правилъ упаковки въ той формѣ, въ которой они внесены на Конференцію и въ какой они дѣйствуютъ въ Германіи.

Представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ обѣщали, при вторичномъ разсмотрѣніи этого вопроса, принять во вниманіе также и вышеприведенные доводы.

Какъ усматривается изъ представленія Предсѣдателя Нижегородскаго ярмарочнаго Комитета и записки Московскаго Биржевого Комитета, представители русской промышленности и торговли, ходатайствуя о пересмотрѣ Правилъ перевозки пушного товара, высказываютъ слѣдующія соображенія:

1) Главная цѣль введенія новыхъ правилъ заключается въ желаніи оградить товары отъ хищеній. Однако, по мнѣнію мѣхоторговцевъ, цѣль эта достигнута быть не можетъ, такъ какъ изъ опыта ихъ видно, что даже самые плотные ящики не служатъ гарантіей противъ кражъ. Наоборотъ, при полученіи товара, часто наблюдается, что въ ящикѣ, съ виду кажущемся цѣлымъ, обнаруживаются кражи, тогда какъ въ прессованныхъ кипахъ такіе случаи бываютъ очень рѣдко. Объясняется это тѣмъ, что изъ плотно-спрессованной кипы несравненно труднѣе незамѣтно извлечь часть товара, чѣмъ изъ ящика. Кромѣ того, ящики при перегрузкѣ, въ виду своей громоздкости и тяжести, часто разбиваются, несмотря на обивку желѣзомъ, и въ этихъ случаяхъ часто обнаруживались недостачи товара.

2) Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, какъ-то: Монголія и Средняя Азія и пр., совершенно нѣтъ лѣса и поэтому торговцы этихъ краевъ будутъ поставлены въ самое критическое положеніе и будутъ вынуждены отправлять свои товары заграницу, минуя Россію, напр. изъ Монголіи черезъ Калганъ, Тяньзинь и изъ Манчжуріи на Дальній, такъ какъ въ этомъ направленіи не требуется укупорки мѣховъ въ ящики, чѣмъ нанесутъ громадный ущербъ русской торговлѣ, а также и русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

3) Перевозить каракуль, мерлушку, смушку, лисицу, хорьковъ, сурковыя и бѣличьи шкуры, овчины, жеребки и еще нѣкоторые товары, какъ показала многолѣтняя практика, можно только въ рогожахъ и дерюгахъ, но отнюдь не въ ящикахъ или бочкахъ, въ которыхъ эти шкуры, вслѣдствіе сотрясенія и тренія, а также нагрѣванія, объясняющагося большимъ содержаніемъ жира и отсутствіемъ притока свѣжаго воздуха, подвергаются быстрой порчѣ.

4) По отношенію ко многимъ мѣхамъ, на которые распространяются новыя правила, расходы на упаковку не соотвѣтствовали бы цѣнности мѣховъ.

5) Укупорка въ ящикахъ вообще вызываетъ повышеніе провозныхъ платъ на мѣха, такъ какъ ящики, обитые желѣзомъ, безусловно тяжелѣе мягкой тары, но еще болѣе повышаются провозныя платы при повагонныхъ отправкахъ, такъ какъ установленная норма повагонной погрузки въ 400 пуд. легко достижима при упаковкѣ въ прессованныя кипы, но совершенно невозможна при упаковкѣ въ ящики, занимающіе значительно большее мѣсто.

По мнѣнію мѣхоторговцевъ, если желѣзныя дороги желаютъ установить перечень мѣховыхъ товаровъ, перевозка которыхъ допускается только въ сшпунтованныхъ ящикахъ съ обивкою, то въ этотъ перечень могутъ быть включены только слѣдующіе товары: соболя сырые и выдѣланные, бобры камчатскіе сырые и выдѣланные, лисица черная и бурая сырая и выдѣланная, куница сырая и выдѣланная, норка выдѣланная, нутрія, выхухоль выдѣланный крашеный, кроликъ выдѣланный крашеный, горностай выдѣланный и сырой, каракуль крашеный, овчина тибетская натуральная и крашеная, тулупы и кресты тибетскіе, шеншиля, котики крашеные, выдра выдѣланная натуральная и крашеная (щипаная), колонокъ, кроты, песцы голубые, бѣлка штучная и выдѣланная, илька американская выдѣланная, мѣха шитые изъ выдѣланныхъ шкуръ: собольи, куньи, ильковые, шеншиловые, обезьяньи и также муфты, воротники, шали, шапки, боа, горжетки, палантины, ковры и т. п. изъ указанныхъ мѣховъ.

Перевозка же остальныхъ товаровъ изъ группы 71-ой номенклатуры должна быть допускаема въ тюкахъ, такъ какъ всѣ эти товары по изложеннымъ выше причинамъ, не могутъ быть упаковываемы въ ящики.

Затѣмъ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дорогъ препроводилъ, при предложеніи отъ 6 февраля с./г. за № 2801, на распоряженіе Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда коллективное заявленіе Торговаго Дома „Павелъ Сорокоумовскій съ Сыновьями“ и Акціонернаго Общества „Гергардъ и Гей“ (съ 3-мя приложеніями) касающееся условій перевозки пушного товара, о чемъ дороги были извѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 25 февраля с./г. за № 138/1093. (Прилож. № 2). Въ означенномъ коллективномъ заявленіи, Торговый Домъ „Павелъ Сорокоумовскій съ Сыновьями“ и Акціонерное Общество „Гергардъ и Гей“, ссылаясь на статистическія данныя о привозѣ мѣховыхъ товаровъ изъ Россіи въ Лейпцигъ за 1912 годъ, указываетъ, что, какъ видно изъ этихъ данныхъ за 1912 г. въ Лейпцигъ поступило пушного товара изъ Россіи всего 22.324 мѣста, стоимостью въ рубляхъ 25.000.740, хищеній-же за

тотъ-же періодъ времени было обнаружено всего на 4507 р. 44 к., т. е. менѣе 0,02% стоимости привезеннаго товара. Размѣры хищеній такимъ образомъ, относительно весьма незначительны и совершенно не оправдываютъ новыхъ правилъ, которыя, для предупрежденія хищеній на тысячи рублей, должны будутъ нанести всей русской пушной торговлѣ уронъ на сотни тысячъ, а можетъ быть и милліоны рублей, причиняя ей зло несравненно большее, чѣмъ самыя тѣ хищенія, отъ коихъ они будутъ ее оберегать.

Далѣе указывается, что на 19.437 мѣстъ, стоимостью 18.960.490 р., прибывшихъ въ Лейпцигъ съ малою скоростью, было обнаружено всего 1 хищеніе, а на 2887 мѣстъ, стоимостью 6.040.250 руб., прибывшихъ съ большою скоростью и багажемъ—12 хищеній, объясняя это явленіе тѣмъ, что пушной товаръ, отправляемый съ малой скоростью, перевозится въ закрытыхъ и запломбированныхъ вагонахъ, по внѣшнему виду которыхъ невозможно догадаться о цѣнности ихъ содержимаго; при отправкахъ же съ большой скоростью и багажомъ вагоны въ пути очень часто открываются и содержимое ихъ становится доступнымъ злоумышленникамъ какъ во время остановокъ на станціяхъ, такъ и въ пути.

Затѣмъ, принимая во вниманіе то важное значеніе, которое бухарскій каракуль имѣетъ какъ для нашей внутренней, такъ и транзитной торговли мѣхомъ [1]), Торговый Домъ Сорокоумовскій и Акціонерное О-во Гергардъ и Гей ходатайствуютъ о томъ, чтобы въ проектируемый перечень мѣховыхъ товаровъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ только въ плотно сшпунтованныхъ деревянныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою, отнюдь не былъ включенъ и каракуль сырой, невыдѣланный. Въ виду полнаго отсутствія въ Бухарѣ лѣса и соотвѣтствующихъ оборудованій для изготовленія ящиковъ, требованіе подобной укупорки грозило бы подорвать всю русскую торговлю каракулемъ, обороты которой простираются на многіе милліоны рублей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая во вниманіе крайнюю стѣснительность для русской транзитной торговли каракулемъ и нынѣ дѣйствующихъ германскихъ правилъ, въ силу коихъ прибывшій въ кипахъ бухарскій каракуль на пограничныхъ и иныхъ станціяхъ русской ж. д. сѣти подлежитъ переукупоркѣ въ деревянные ящики, что способствуетъ только возникновенію хищеній,—названные Торговый Домъ и Акціон. О-во просятъ русскія желѣзныя дороги, въ видахъ достиженія возможно большей согласованности между соотвѣтствующими русскими и

[1]) Какъ видно изъ статистическихъ данныхъ, въ 1912 г. бухарскаго каракуля было привезено изъ Россіи въ Лейпцигъ на сумму около 13 милліоновъ рублей.

германскими правилами, воздѣйствовать, чрезъ посредство Управленія Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго желѣзнодорожнаго Союза, на германскія желѣзныя дороги въ томъ смыслѣ, чтобы каракуль сырой, невыдѣланный, былъ исключенъ и изъ нынѣ дѣйствующаго германскаго перечня цѣнныхъ мѣховъ и шкуръ, подлежащихъ перевозкѣ въ плотно закрытыхъ деревянныхъ ящикахъ или бочкахъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По заслушаніи вышеизложеннаго, Предсѣдательствующій въ настоящемъ засѣданіи С. П. Лосевъ, отмѣтилъ, что, какъ усматривается изъ только что оглашеннаго доклада, вопросъ объ условіяхъ перевозки пушного товара уже дважды разсматривался на Общихъ Съѣздахъ представителей жел. дорогъ, причемъ въ первый разъ вопросъ этотъ былъ внесенъ по иниціативѣ германскихъ желѣзныхъ дорогъ, находившихъ, что въ цѣляхъ устраненія частыхъ случаевъ хищеній на дорогахъ отправокъ шкуръ, необходимо установить правила, чтобы болѣе цѣнныя шкуры предъявлялись къ перевозкѣ въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ и съ желѣзною обивкою.

Когда же на СХХ Общемъ Съѣздѣ русскія жел. дороги, согласившись съ пожеланіями германскихъ жел. дорогъ, выработали извѣстныя правила, отвѣчающія указаннымъ условіямъ, то германскія дороги не только ввели у себя иныя, болѣе облегченныя правила, но предложили русскимъ дорогамъ принять эти новыя правила въ международномъ сообщеніи.

Однако, CXXVI Общій Съѣздъ, принявъ во вниманіе, что германскими желѣзными дорогами не приведено какихъ-либо вѣскихъ данныхъ въ подкрѣпленіе своего предложенія, кромѣ лишь указанія на неудобства правилъ, выработанныхъ СХХ Общимъ Съѣздомъ, для лейпцигскихъ мѣхоторговцевъ, отклонилъ означенное предложеніе, но при этомъ было указано, что если впослѣдствіи будетъ заявлено ходатайство со стороны русскихъ мѣхоторговцевъ о томъ или иномъ измѣненіи упомянутыхъ выше правилъ, то вопросъ можетъ подлежать новому разсмотрѣнію. Указавъ, затѣмъ, что въ настоящее время имѣются налицо весьма обстоятельно мотивированныя ходатайства русской промышленности и торговли о пересмотрѣ этихъ правилъ въ соотвѣтствіи съ интересами отечественной торговли пушными товарами какъ внутренней, такъ и экспортной, и признавая, съ своей стороны, эти ходатайства заслуживающими особаго вниманія со стороны русскихъ жел. дор., Предсѣдательствующій просилъ Общій Съѣздъ высказаться признаетъ-ли онъ въ принципѣ желательнымъ нынѣ же приступить къ пересмотру этихъ правилъ и, въ утвердительномъ случаѣ, считаетъ-ли возможнымъ

пересматривать ихъ въ настоящемъ засѣданіи, или-же полагалъ-бы болѣе цѣлесообразнымъ предварительно разсмотрѣть ихъ въ особой Коммиссіи?

Общій Съѣздъ, присоединясь къ мнѣнію Предсѣдательствующаго и признавъ въ принципѣ желательнымъ измѣнить существующія условія перевозки пушного товара вмѣстѣ съ тѣмъ, нашелъ, что детальное разсмотрѣніе этого вопроса въ настоящемъ засѣданіи было-бы затруднительно, полагалъ передать этотъ вопросъ на разсмотрѣніе особой Коммиссіи, которую и просить выработать проектъ соотвѣтственныхъ правилъ, съ принятіемъ во вниманіе всѣхъ послѣдующихъ въ настоящемъ засѣданіи заявленій съ тѣмъ, чтобы заключеніе Коммиссіи было доложено одному изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ.

При послѣдовавшемъ, засимъ, по существу означеннаго вопроса обмѣнѣ мнѣніями представитель Рязанско-Уральской ж. д., М. П. Славскій указалъ, что, по его мнѣнію, было бы правильнѣе выдѣлить особый перечень именно тѣ мѣха, которые будетъ признано необходимымъ принимать къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ мягкой—бытовой тарѣ, при чемъ эта послѣдняя должна быть опредѣлена; въ отношеніи-же прочихъ мѣховъ, казалось бы, возможнымъ ограничиться указаніемъ, что таковые должны предъявляться къ перевозкѣ исключительно въ твердой тарѣ: ящикахъ, бочкахъ, т. е. въ той тарѣ, которая будетъ установлена.

Представителемъ Совѣта Съѣзда представителей Торговли и Промышленности, М. Н. Селиховымъ, было отмѣчено, что при выработкѣ правилъ необходимо особо считаться съ тѣмъ весьма существеннымъ обстоятельствомъ, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, откуда идетъ пушной товаръ, совершенно нѣтъ лѣса и слѣдовательно въ этихъ случаяхъ, казалось-бы, необходимо отказаться отъ укупорки въ деревянныя ящики и бочки даже и болѣе цѣнныхъ мѣховъ.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дор., Ю. А. Лэмпицкій, указавъ на желательность согласованія условій перевозки пушного товара въ международныхъ сообщеніяхъ съ условіями дѣйствующими на Германскихъ жел. дорогахъ, заявилъ, что, во всякомъ случаѣ, ему представляется необходимымъ установленіе общихъ правилъ какъ для перевозокъ въ международномъ такъ равно и во внутреннемъ сообщеніяхъ.

Что-же касается вопроса, какіе именно мѣха должны быть выдѣлены въ особый перечень, то, по мнѣнію Ю. А. Лэмпицкаго, было-бы цѣлесообразнѣе переименовать всѣ тѣ мѣха, перевозка коихъ будетъ допущена исключительно въ твердой укупоркѣ, не устанавливая для прочихъ мѣховъ особой тары.

Выразивъ, затѣмъ, пожеланіе чтобы заключеніе Коммиссіи по возможности было доложено ближайшему Общему Съѣзду, чтобы успѣть внести этотъ вопросъ на слѣдующую очередную Конференцію, Ю. А. Лэмпицкій отмѣтилъ что, казалось-бы, надлежитъ обратить особое вниманіе на выработку условій перевозки каракуля.

Не отрицая необходимости согласованія условій перевозки пушного товара въ прямомъ международномъ сообщеніи съ условіями, дѣйствующими на Германскихъ желѣзныхъ дорогахъ, Представитель Сѣверо-Западнаго раіона казенныхъ жел. дор., В. А. Балашовъ, высказался, что по его мнѣнію, казалось-бы, цѣлесоотвѣтственнымъ допустить въ условіяхъ перевозокъ пушного товара во внутреннемъ сообщеніи русскихъ жел. дорогъ тѣ или иныя измѣненія постольку-поскольку таковыя вызываются мѣстными условіями, такъ, напримѣръ: если Германскими правилами предусматривается перевозка каракуля исключительно въ деревянныхъ ящикахъ, то перевозка того-же товара, во внутреннемъ сообщеніи, могла быть допущена въ мягкой тарѣ, въ виду послѣдовавшихъ, на настоящемъ Съѣздѣ указаній на порчу указаннаго товара, при перевозкѣ послѣдняго въ твердой укупоркѣ. Представитель Московскаго раіона казенныхъ жел. дор., В. С. Зелль, обративъ вниманіе на то, что въ то время какъ въ предлагаемый русскою промышленностью перечень мѣховъ включенъ только каракуль крашеный, въ германскій перечень включенъ каракуль всякій, высказался за желательность достиженія въ данномъ случаѣ соглашенія съ Германскими дорогами въ томъ смыслѣ, чтобы эти послѣднія изъявили согласіе на перевозку каракуля сырого, невыдѣланнаго въ мягкой тарѣ.

Къ означенному мнѣнію присоединился и Представитель Южнаго раіона Казенныхъ ж. д. Л. И. Изюмовъ.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор., Н. Б. Ленцнеръ, заявилъ, что независимо отъ того, въ какой тарѣ будетъ перевозиться пушной товаръ въ твердой или мягкой, увязка тары должна быть снабжена пломбами отправителей.

Затѣмъ, Представитель Торговаго Дома „Павелъ Сорокоумовскій" А. В. Чуваевъ, на обращенные къ нему со стороны Представителей нѣкоторыхъ дорогъ вопросы, пояснилъ, что каракуль сырой требуетъ прессованной упаковки, иначе портится завитокъ, каракуль-же крашеный, наоборотъ, во избѣжаніе порчи, долженъ перевозиться въ ящикахъ.

Изъ всего количества каракуля, доставляемаго на европейскіе рынки, 95% составляетъ русскій каракуль. Только 20 и не болѣе 25% всего русскаго каракуля остается въ Россіи, остальной-же вывозится

за-границу, причемъ возвращается обратно въ Россію, уже въ выдѣланномъ видѣ, не болѣе 2%.

На основаніи изложенныхъ выше соображеній, **Общій Съѣздъ положилъ** просить Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда образовать особую Коммиссію, съ участіемъ Представителей торговли пушными товарами и заключеніе Коммиссіи доложить одному изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ.

Участвовать въ трудахъ означенной Коммиссіи изъявили согласіе: Р. Р. Санъ-Галли, П. І. Добросельскій, В. С. Зелль, Г. Г. Кобылинскій, М. П. Славскій и Н. Б. Ленцнеръ.

Приложеніе № 1
къ протоколу CXXXV Общаго Съѣзда, по вопросу 10 программы его занятій.

Копія протокола состоявшейся съ 30/13 октября 3/16 октября с. г. въ г. Парижѣ Конференціи по дѣламъ русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщенія

ВОПРОСЪ 49.

О перевозкѣ пушного товара.

см. вопросъ 50 протокола Вѣнской конференціи 1910 г.
„ „ 59 „ Мюнхенской „ 1911 „
„ „ 61 „ Висбаденской „ 1912 „

Предложеніе Управленія, Завѣдывающаго дѣлами союза.

На Конференціи въ Висбаденѣ германскія желѣзныя дороги обратились къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ просьбой, вмѣсто постановленныхъ Общимъ Съѣздомъ правилъ перевозки пушного товара, ввести въ русско-германскомъ и русско-нидерландскомъ сообщеніи слѣдующія правила упаковки:

„Слѣдующіе мѣха: котикъ, шеншиль, чернобурая лисица, серебристая лисица, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, скунсъ и соболь,—при сдачѣ ихъ къ отправленію попудными отправками, должны быть упакованы въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки.

Эти весьма цѣнные мѣха должны быть поименованы въ накладной.

Представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ изъявили готовность еще разъ внести этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда и принять, затѣмъ, окончательное рѣшеніе.

По сообщенію Завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщеній русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ $\frac{29 \text{ мая}}{11 \text{ іюня}}$ 1913 г. за № 6970, Общій Съѣздъ отклонилъ предложеніе согласовать русскія правила упаковки цѣнныхъ мѣховъ съ германскими правилами и указалъ при этомъ, что правила перевозки пушного товара установлены по ходатайству германскихъ желѣзныхъ дорогъ. Если установленныя Съѣздомъ пра-

вила представляются нѣсколько строгими, то къ такому рѣшенію пришлось прибѣгнуть, въ виду выяснившейся на Съѣздѣ необходимости оградить какъ желѣзныя дороги, такъ и товаровладѣльцевъ отъ убытковъ, неизбѣжныхъ вслѣдствіе покражи или подмѣна товара, что всегда возможно при недостаточно прочной упаковкѣ. Что касается до перечня предметовъ 71 группы, требующихъ особо прочной упаковки при перевозкѣ, то таковой проектированъ Съѣздомъ въ зависимости отъ стоимости мѣховъ и шкуръ и къ измѣненію нынѣ этого перечня основаній не представляется, тѣмъ болѣе, что германскими дорогами не приведено какихъ-либо вѣскихъ данныхъ, въ подкрѣпленіе ходатайства, кромѣ лишь указанія на неудобства новыхъ правилъ для лейпцигскихъ мѣхоторговцевъ. Если же впослѣдствіи будетъ заявлено ходатайство со стороны русскихъ мѣхоторговцевъ о томъ или иномъ измѣненіи, выработанныхъ Съѣздомъ правилъ, то вопросъ можетъ подлежать новому разсмотрѣнію.

Съ этимъ германскія желѣзныя дороги не могутъ согласиться.

Постановленныя Общимъ Съѣздомъ правила о томъ, что: „нижеслѣдующіе товары изъ гр. 71 номенклатуры должны перевозиться какъ въ русскомъ внутреннемъ, такъ и въ прямомъ международномъ сообщеніяхъ, исключительно въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою и за пломбами отправителя:

1) Сурковыя шкуры, выдѣланныя и невыдѣланныя, мерлушки, смушки и каракуль (овечьи шкуры, выдѣланныя и невыдѣланныя).

2) Мѣха всякаго рода, выдѣланныя и невыдѣланныя шкуры цѣннаго пушного звѣря.

3) Остатки мѣховые, хвосты и т. п.

4) Мѣховые товары, за исключеніемъ особо поименованныхъ въ этой группѣ.

5) Пушной товаръ, за исключеніемъ особо поименованнаго въ этой группѣ.

6) Шкуры бѣличьи и кроликовыя, выдѣланныя и невыдѣланныя.

Знаки пломбъ отмѣчать въ накладной не требуется“, далеко превышаютъ то, что можетъ быть признано необходимымъ и что можно было бы требовать. На это уже было указано на Висбаденской Конференціи.

Тогда какъ германское предложеніе предусматриваетъ, при перевозкѣ попудными отправками, упаковку въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки только для дѣйствительно цѣнныхъ мѣховъ (первоначально требованіе, чтобы ящики были обиты желѣзными обручами, уже на Мюнхенской Конференціи было взято обратно, по желанію рус-

скихъ желѣзныхъ дорогъ) и списокъ мѣховъ, для которыхъ требова-
лась упаковка въ ящики или бочки, былъ сокращенъ, принимая во
вниманіе ихъ цѣну и подверженность порчѣ, русскія правила требу-
ютъ для всѣхъ мѣховъ, т. е. и для повагонныхъ партій, упаковки въ
прочные, *плотно сшпунтованные* ящики *съ желѣзными обручами и съ пло-
бами* отправителей, даже и для совсѣмъ дешеваго пушного товара.

Если бы эти правила были введены, то въ будущемъ только про-
стыя шкуры овецъ, зайцевъ, оленей, козъ, собакъ, волковъ, кошекъ,
лосей и сусликовъ могли-бы быть упакованы въ тюки, всѣ же друг
роды шкуръ могли-бы быть принимаемы къ перевозкѣ только въ осо-
бой упаковкѣ, пріобрѣтеніе каковой, какъ уже было указано въ Ви
баденѣ, въ нѣкоторыхъ краяхъ Россіи или было невозможно, ил
было бы сопряжено съ несоразмѣрными расходами. Такъ, напримѣр
шкурки сурковъ перевозятся изъ киргизскихъ, монгольскихъ и мань
чжурскихъ степей, въ которыхъ существуетъ большой недостатокъ въ
лѣсѣ. Такимъ образомъ, шкуры эти изъ степныхъ сборныхъ пунктов
должны-бы были доставляться въ прежней упаковкѣ въ тюкахъ н
верблюдахъ, подводахъ или корабляхъ, на ближайшія желѣзнодорож-
ныя станціи: Маньчжурія—для слѣдующихъ изъ Маньчжуріи, Верхне
удинскъ и Новониколаевскъ -для слѣдующихъ изъ Монголіи, и Петро-
павловскъ—для слѣдующихъ изъ Оренбургской степи, и только н
этихъ станціяхъ онѣ могли-бы быть упакованы въ ящики. При недо-
статкѣ же въ лѣсномъ матеріалѣ, и эти станціи также не приспособ
лены къ изготовленію ящиковъ. Къ тому-же цѣна за шкурки сурков
составляетъ на степныхъ сборныхъ пунктахъ только 1,50 мар. (69—
70 коп.) штука и, потому, не такъ высока, чтобы вынести такую до
рогую упаковку.

Тѣ же соображенія имѣютъ мѣсто и по отношенію слѣдующих
изъ пастбищныхъ и степныхъ раіоновъ Средней Азіи мерлушекъ, см
шекъ и каракулей.

Съ другой стороны, другія шкуры, какъ напр. шкуры жеребятъ и
медвѣдей настолько велики и неудобосложимы, что онѣ вообще не
могутъ быть помѣщены въ ящики.

Такимъ образомъ, принятіе составленныхъ Общимъ Съѣздомъ пра-
вилъ, не только было-бы неудобно для лейпцигскихъ торговцевъ пуш-
нымъ товаромъ, но и мѣрой, практически подчасъ невыполнимой,
чрезвычайно тяжело ложащейся на всю торговлю пушнымъ товаромъ.

Принимая во вниманіе значеніе союза лейпцигскихъ фирмъ, тор-
гующихъ пушнымъ товаромъ, въ рукахъ котораго лежитъ вся тор-
говля пушнымъ товаромъ, его подробно обоснованныя представленія

не могутъ быть оставлены безъ соображенія, а напротивъ, могутъ быть только рекомендованы къ исполненію. Въ виду того, что постановленныя мѣры затрагиваютъ интересы не только германскихъ, но и русскихъ торговцевъ и, главнымъ образомъ, русскихъ поставщиковъ шкуръ, то навѣрное можно ожидать возраженій и отъ этихъ послѣднихъ, если таковыя возраженія уже не поступили.

По этимъ причинамъ Бромбергское Управленіе считаетъ болѣе цѣлесообразнымъ, не вводить сперва правилъ, противъ которыхъ имѣются возраженія, и затѣмъ пересмотрѣть ихъ, но съ самаго начала, избѣгая всякія тяжести и неудобства, приспособить таковыя къ дѣйствительнымъ потребностямъ и поставить только такія требованія, которыя въ мѣстахъ отправленія, сообразно обстоятельствамъ, не вызовутъ затрудненій.

Это было-бы достигнуто, если бы Конференція, по примѣру германскихъ желѣзныхъ дорогъ, потребовала упаковки въ плотно закрытые ящики или бочки только для дѣйствительно *цѣнныхъ* мѣховъ, при перевозкѣ ихъ *попудными отправками.*

Германскій товарный желѣзнодорожный тарифъ (Часть I A), въ новѣйшей его редакціи, предусматриваетъ для сего слѣдующія правила: „Слѣдующіе мѣха“:

котикъ, чернобурая лисица, шеншиль, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, серебристая лисица, скунсъ и соболь,

при сдачѣ ихъ къ отправленію попудными отправками, должны быть упакованы въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки.

Эти весьма цѣнные мѣха должны быть поименованы въ накладной.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, Н. Г. Лихтенталь сообщилъ слѣдующее:

Русскіе торговцы пушнымъ товаромъ подали прошеніе въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ они просятъ, по возможности, смягчить предположенныя ко введенію въ дѣйствіе правила упаковки, которыя, по ихъ мнѣнію, слишкомъ строги.

Въ этомъ прошеніи указывается на то, что въ Бухарѣ, въ Монголіи и въ Средней Азіи необходимаго для изготовленія требуемыхъ ящиковъ и бочекъ дерева не имѣется и что, поэтому, обязательность этого рода упаковки является большимъ затрудненіемъ въ означенной торговлѣ. Кромѣ того, для нѣкоторыхъ шкуръ, упаковка въ ящики и бочки, вслѣдствіе отсутствія воздуха и нагрѣванія жира, безусловно

вредна. Практика доказала, что гораздо лучше перевозить пушной товаръ въ плотно спрессованныхъ тюкахъ и что при такой упаковкѣ онъ болѣе защищенъ и отъ кражъ. Затѣмъ представители русской торговли пушнымъ товаромъ утверждаютъ, что правила, выработанныя германской тарифною коммиссіею, также еще слишкомъ строги, необходимо исключить изъ нихъ еще горностай, куницу, норку, каракуль и скунсъ.

Вслѣдствіе этихъ доводовъ, вопросъ этотъ въ ближайшемъ будущемъ будетъ еще разъ внесенъ на Общій Съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, постановленіе котораго будетъ немедленно сообщено Управленію, Завѣдывающему дѣлами союза.

На это представитель Управленія Саксонскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ заявилъ отъ имени германскихъ Управленій слѣдующее:

Съ удовлетвореніемъ надо привѣтствовать, что русскія желѣзныя дороги пока отказались отъ своего, выраженнаго въ перепискѣ, намѣренія ввести въ ближайшемъ времени, несмотря на представленіе германскихъ торговцевъ пушнымъ товаромъ и германскихъ желѣзныхъ дорогъ, предположенныя ко введенію въ дѣйствіе значительно болѣе строгія правила упаковки. Онъ сослался на представленные имъ на Висбаденской Конференціи въ 1912 году доводы, причемъ онъ уже тогда, приводя подробныя обоснованія, ходатайствовалъ о томъ, чтобы:

1. для упаковки были установлены только плотно закрытые деревянные ящики или бочки, т. е. безъ желѣзныхъ обручей и безъ пломбъ,

2. такого рода упаковка требовалась только для мелкихъ отправокъ,

3. правила упаковки были ограничены слѣдующими мѣхами: котикъ чернобурая лисица, шеншиль, горностай, куница, норка, выдра, каракуль, морская выдра, серебристая лисица, скунсъ и соболь.

Управленію Саксонскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ стало извѣстно, что русскіе торговцы пушнымъ товаромъ неоднократно ходатайствовали о смягченіи строгихъ русскихъ правилъ упаковки. Такъ русскіе торговцы пушнымъ товаромъ подали заявленіе бухарскому правительству, въ которомъ они указывали на грозящую бухарской горговлѣ овечьими шкурами опасность и просили бухарское правительство сдѣлать представленіе Министерству Путей Сообщенія, чтобы эти строгія правила упаковки не были введены въ дѣйствіе. Кромѣ того, было подано заявленіе Московскому Биржевому Комитету, подписанное наиболѣе крупными фирмами Россіи, торгующими пушнымъ товаромъ, съ просьбой ходатайствовать о томъ же передъ Министерствомъ Торговли и Промышленности. Далѣе коммиссія, избранная во время ярмарки въ Нижнемъ-Новгородѣ торговцами пушнымъ товаромъ, ходатайствовала въ томъ же смыслѣ передъ Предсѣдателемъ Совѣта Ми-

нистровъ. Слѣдуетъ надѣяться, что эти представленія будутъ приняты во вниманіе.

Если же русскіе торговцы находятъ слишкомъ строгими и германскія правила упаковки, обнимающія съ 25 іюля 1913 года н. ст. только двѣнадцать названныхъ въ германскомъ предложеніи сортовъ мѣховъ, то противъ этого можно привести слѣдующее:

Первоначально германскія правила упаковки, введенныя въ дѣйствіе съ 1 апрѣля 1912 г., содержали еще мѣха: бѣлки, лисицы, хорька и каракуля (Astrachan), однако эти мѣха, по ходатайству германскихъ торговцевъ пушнымъ товаромъ и послѣ всесторонняго разсмотрѣнія въ постоянной тарифной коммиссіи, были вновь исключены, а именно по слѣдующимъ причинамъ:

Лейпцигскій союзъ фирмъ, торгующихъ пушнымъ товаромъ, заявилъ, что предписанная упаковка въ плотно закрытыхъ ящикахъ и бочкахъ для нѣкоторыхъ мѣховъ прямо таки вредна. Свѣжія шкурки бѣлокъ и хорьковъ въ Россіи отправляются въ замороженномъ видѣ. Въ настоящее время перевозка происходитъ въ тюкахъ, допускающихъ свободный доступъ воздуха къ каждой отдѣльной шкуркѣ, благодаря чему шкурки медленно оттаиваютъ и высыхаютъ. Поэтому при такого рода упаковкѣ возможность порчи шкурокъ исключается. Если же эти мѣха сдавались бы къ отправленію въ плотно закрытыхъ ящикахъ, то въ нихъ, благодаря недостатку свѣжаго воздуха, развивалась бы высокая температура, которая вызывала бы быстрое оттаиваніе шкурокъ, высыханіе же ихъ при плотной укупоркѣ было бы невозможно. Вслѣдствіе этого шкурки во время перевозки стали бы разлагаться. Упакованные, для пробы, въ ящики мѣха доказали справедливость этого утвержденія. Германскія Управленія нашли, поэтому, правильнымъ, опять исключить эти мѣха (бѣлка и хорекъ) изъ правилъ упаковки. Далѣе, послѣ вторичнаго разсмотрѣнія было признано нецѣлесообразнымъ требовать упаковку въ ящикахъ или бочкахъ остальныхъ двухъ идущихъ главнымъ образомъ изъ Сибири или изъ другихъ менѣе культурныхъ частей Россіи, сортовъ мѣха (лисица и каракуль), такъ какъ такого рода упаковку въ этихъ краяхъ трудно достать. На это правда, можно возразить, что напримѣръ соболій мѣхъ уже нынѣ отправляется почти исключительно въ деревянныхъ чемоданахъ. Въ этомъ случаѣ, однако, условія по существу другія. При закупкѣ собольихъ мѣховъ, признаваемыхъ и торговымъ міромъ весьма цѣнными, германскіе торговцы большею частью привозятъ деревянные чемоданы на мѣста закупки, или же таковые имѣются въ мѣстахъ отправленія. Такого рода перевозка, однако, мѣховъ, о которыхъ идетъ рѣчь, об-

ходилась бы слишкомъ дорого. При перевозкѣ шкурокъ бѣлокъ, лисицъ, хорьковъ и каракулей, доставляемыхъ изъ заморскихъ областей примѣненіе новыхъ правилъ также причиняло затрудненія. Эти шкурки большей частью прибываютъ въ тюкахъ и подлежали бы, для дальнѣйшаго слѣдованія по желѣзной дорогѣ, переупаковкѣ въ портахъ. Конечно, опасность кражи при этомъ очень велика. Кромѣ того, исключеніе этихъ четырехъ мѣховъ являлось желательнымъ и по условіямъ внутренняго германскаго сообщенія.

По этимъ причинамъ означенные четыре сорта мѣховъ были опять исключены изъ германскихъ правилъ упаковки. Для исключенія дальнѣйшихъ мѣховъ основаній не было, тѣмъ болѣе, что и созванные представители заинтересованныхъ лицъ въ подкоммиссіи при постоянной тарифной коммиссіи согласились съ новой редакціей и въ особенности германскіе мѣхоторговцы, при переговорахъ съ ними, также нашли правила упаковки, для торговли пушнымъ товаромъ сносными и практически выполнимыми, если будутъ исключены означенные четыре сорта мѣховъ. Поэтому будетъ наиболѣе цѣлесообразнымъ, удовлетворить желанія русскихъ мѣхоторговцевъ настолько, насколько они не пожелаютъ введенія для русскаго и русско-германскаго и русско-нидерландскаго сообщенія болѣе строгихъ правилъ упаковки, чѣмъ правила для германскихъ сообщеній, введенныя въ дѣйствіе съ 25 іюля 1913 года, желанія же ихъ объ исключеніи еще дальнѣйшихъ мѣховъ не удовлетворить. Ибо если, съ одной стороны, не слѣдуетъ нарушать интересы торговли пушнымъ товаромъ, то, съ другой стороны, надо считаться съ интересами желѣзныхъ дорогъ, каковые вызвали необходимость введенія правилъ упаковки для нѣкоторыхъ мѣховъ. Ожидать измѣненія новѣйшихъ германскихъ правилъ, послѣ всесторонняго обсужденія, которому они подверглись въ постоянной тарифной коммиссіи германскихъ желѣзныхъ дорогъ, болѣе не приходится. Германскія желѣзныя дороги, поэтому, еще разъ просятъ русскія желѣзныя дороги дать свое согласіе на введеніе въ русско-германскомъ и русско-нидерландскомъ сообщеніи правилъ упаковки въ той формѣ, въ которой они внесены на Конференцію и въ какой они дѣйствуютъ въ Германіи.

Представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ обѣщали, при вторичномъ разсмотрѣніи этого вопроса, принять во вниманіе также и вышеприведенные доводы.

Подлинное за надлежащею подписью.

Копія съ копіи.

Комитетъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ засѣданіи 6 сентября 1913 года, при участіи представителей торговли и промышленности разсматривалъ ходатайство фирмъ, торгующихъ пушными товарами, о пересмотрѣ постановленій 120 и 126-го Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ относительно условій перевозки пушныхъ товаровъ.

120-ый и 126-ой Общіе Съѣзды представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ постановили, что нижеслѣдующіе товары изъ группы 71-ой номенклатуры должны перевозиться, какъ въ русскомъ внутреннемъ, такъ и въ прямомъ международномъ сообщеніяхъ, исключительно въ прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою и за пломбами отправителя:

1) Сурковыя шкуры, выдѣланныя и невыдѣланныя, мерлушки смушки и каракуля (овечьи шкуры, выдѣланныя и невыдѣланныя).

2) Мѣха всякаго рода, выдѣланныя и невыдѣланныя шкуры цѣннаго пушного звѣря.

3) Остатки мѣховые, хвосты и т. под.

4) Мѣховые товары, за исключеніемъ особо поименованныхъ въ этой группѣ.

5) Пушной товаръ, за исключеніемъ особо, поименованнаго въ этой группѣ.

6) Шкуры бѣличьи и кроликовыя, выдѣланныя и невыдѣланныя.

Указанный перечень обнимаетъ собой почти всѣ товары, отнесенные къ 71-ой группѣ номенклатуры.

Недопущеніе большей части мѣховыхъ товаровъ къ перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ, кромѣ какъ въ указанной тарѣ, существенно нарушаетъ интересы торговцевъ пушными товарами, и постановленія вышеупомянутыхъ Съѣздовъ признаются ими неправильными и несоотвѣтствующими потребностямъ дѣла по слѣдующимъ основаніямъ.

1) Какъ видно изъ работъ Съѣзда, главная цѣль введенія новыхъ правилъ заключается въ желаніи оградить товары отъ хищеній. Однако, по мнѣнію мѣхоторговцевъ, цѣль эта достигнута быть не можетъ, такъ какъ изъ опыта и видно, что даже самые плотные ящики не служатъ гарантіей противъ кражъ. Наоборотъ, при полученіи товара,

часто наблюдается, что въ ящикѣ, съ виду кажущемся цѣлымъ, обнаруживаются кражи, тогда какъ въ прессованныхъ кипахъ такіе случаи бываютъ очень рѣдко. Объясняется это тѣмъ, что изъ плотноспрессованной кипы несравненно труднѣе незамѣтно извлечь часть товара, чѣмъ изъ ящика. Кромѣ того, ящики при перегрузкѣ, въ виду своей громоздкости и тяжести, часто разбиваются, несмотря на обивку желѣзомъ, и въ этихъ случаяхъ часто обнаруживались недостачи товара.

2) Принимая во вниманіе, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, какъ-то: Монголія и Средняя Азія и пр., совершенно нѣтъ лѣса, становится очевиднымъ, что торговцы этихъ краевъ будутъ поставлены въ самое критическое положеніе и будутъ вынуждены отправлять свои товары заграницу, минуя Россію, напр. изъ Монголіи черезъ Калганъ, Тяньзинь и изъ Маньчжуріи на Дальній, такъ какъ въ этомъ направленіи не требуется укупорки мѣховъ въ ящики, чѣмъ нанесутъ громадный ущербъ русской торговлѣ, а также и русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

3) Перевозить каракуль, мерлушку, смушку, лисицу, хорьковъ, сурковыя и бѣличьи шкуры, овчины, жеребки и еще нѣкоторые товары, какъ показала многолѣтняя практика, можно только въ рогожахъ и дерюгахъ, но отнюдь не въ ящикахъ или бочкахъ, въ которыхъ эти шкуры, вслѣдствіе сотрясенія и тренія, а также нагрѣванія, объясняющагося большимъ содержаніемъ жира и отсутствіемъ притока свѣжаго воздуха, подвергаются быстрой порчѣ.

4) По отношенію ко многимъ мѣхамъ, на которые распространяется новое правило, расходы на упаковку не соотвѣтствовали бы цѣнности мѣховъ.

5) Укупорка въ ящикахъ вообще вызываетъ повышеніе провозныхъ платъ на мѣха, такъ какъ ящики, обитые желѣзомъ, безусловно тяжелѣе мягкой тары, но еще болѣе повышаются провозныя платы при повагонныхъ отправкахъ, такъ какъ установленная норма повагонной погрузки въ 400 пудовъ легко достижима при упаковкѣ въ прессованныя кипы, но совершенно невозможна при укупоркѣ въ ящики, занимающіе значительно большее мѣсто.

Все изложенное ясно указываетъ, что постановленіе 120 Общаго Съѣзда, подтвержденное впослѣдствіи 126-мъ Съѣздомъ, не соотвѣтствуетъ интересамъ отечественной торговли пушными товарами, какъ внутренней, такъ и экспортной, а также можетъ вызвать невыгодныя послѣдствія и для желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ мѣха изъ Монголіи и Маньчжуріи будутъ вывозиться черезъ Калганъ, Тяньзинь и Дайренъ.

Главная же цѣль установленія подобной укупорки:—гарантія отъ кражъ и подмѣна товара—все равно достигнута быть не можетъ.

Если желѣзныя дороги желаютъ установить перечень мѣховыхъ товаровъ, перевозка которыхъ допускается только въ сшпунтованныхъ ящикахъ съ обивкою, то въ этотъ перечень, по мнѣнію мѣхоторговцевъ, могутъ быть включены только слѣдующіе товары: соболя сырые и выдѣланные, бобры камчатскіе сырые и выдѣланные, лисица черная и бурая, сырая и выдѣланная, куница сырая и выдѣланная, норка выдѣланная, нутрія, выхухоль выдѣланный крашеный, кроликъ выдѣланный, крашеный, горностай выдѣланный и сырой, каракуль крашеный, овчина тибетская натуральная и крашеная, тулупы и кресты тибетскіе, шеншиля, котики крашеные, выдра выдѣланная натуральная и крашеная (щипаная), колонокъ, кроты, песцы голубые, бѣлка штучная и выдѣланная, илька американская выдѣланная, мѣха шитые изъ выдѣланныхъ шкуръ: собольи, куньи, ильковые, шеншиловые обезьяньи и также муфты, воротники, шали, шапки, боа, горжетки, палантины, ковры и т. п. изъ указанныхъ мѣховъ.

Перевозка же остальныхъ товаровъ изъ группы 71-ой номенклатуры должна быть допускаема въ тюкахъ, такъ какъ всѣ эти товары по изложеннымъ выше причинамъ, не могутъ быть упаковываемы въ ящики.

Комитетъ, принявъ во вниманіе, что постановленіе 120 Общаго Съѣзда существенно нарушаетъ интересы русской мѣхоторговли, призналъ необходимымъ обратиться въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ съ ходатайствомъ о пересмотрѣ постановленій 120 и 126 Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ относительно перечня грузовъ 71-ой группы номенклатуры Общаго Тарифа, перевозки коихъ какъ во внутреннемъ, такъ въ международномъ сообщеніяхъ допускаются лишь въ плотно сшпунтованныхъ ящикахъ, съ желѣзною обивкою и за пломбами отправителя и о включеніи въ таковой перечень только тѣхъ мѣховыхъ товаровъ, которые перечислены выше, а остальные товары гр. 71-ой номенклатуры должны допускаться къ перевозкѣ въ тюкахъ.

Подлинное за надлежащею подписью.

М. Т. и П.

Копія съ копіи.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ
НИЖЕГОРОДСКАГО ЯРМАРОЧНАГО
БИРЖЕВОГО КОМИТЕТА.

Его Высокопревосходительству

Господину Министру Торговли и Промышленности.

9 сентября 1913 года.

№ 1025.

Фирмы, торгующія пушными товарами на Нижегородской ярмаркѣ, обратились въ Ярмарочный Комитетъ съ нижеслѣдующимъ заявленіемъ: 126-й Съѣздъ представителей Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, по примѣру Германскихъ и Нидерландскихъ желѣзныхъ дорогъ, рѣшилъ ввести во внутреннемъ и внѣшнемъ сообщеніяхъ правила перевозки пушныхъ товаровъ (группа 71 тарифа Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ), согласно которымъ всѣ пушные товары, отнесенные къ названной группѣ, допускаются къ перевозкѣ не иначе, какъ въ плотно сшпунтованныхъ ящикахъ, съ желѣзной обивкой и снабженныхъ пломбами отправителей.

Въ огражденіе торговли пушными товарами и экспорта ихъ вообще, а въ особенности въ огражденіе интересовъ торговцевъ пушными товарами, мы нижеподписавшіеся представители русскихъ фирмъ, торгующихъ пушными товарами, русскіе банки, заинтересованные въ этой отрасли торговли, бухарскіе купцы и покупатели пушныхъ товаровъ, позволяемъ себѣ указать на нецѣлесообразность новыхъ правилъ. Касаясь, во 1-хъ, вопроса объ излишнихъ расходахъ и потери времени, вслѣдствіе упаковки въ ящики и увеличенія вѣса грузовъ, замѣчаемъ, что расходы эти неминуемо лягутъ на промышленниковъ и потребителей, такъ какъ на означенныхъ лицъ мы, покупатели и торговцы, вынуждены будемъ перенести возникающіе новые расходы во многихъ мѣстностяхъ (Бухара, Монголія и проч.) эти расходы примутъ чрезвычайно значительные размѣры, въ виду отсутствія матеріала для ящиковъ и соотвѣтствующаго оборудованія для ихъ производства. Увеличеніе провозной платы приметъ также весьма значительные размѣры, такъ какъ тарифъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ извѣстно, предусматриваетъ двѣ провозныя ставки, а именно: попудную и повагонную; для послѣдней необходимо груженіе въ вагонъ не менѣе 400 пуд., что легко достижимо при упаковкѣ въ прес-

сованныя кипы, но совершенно невозможно при укупоркѣ въ ящики, занимающихъ значительно больше мѣста. Во 2-хъ перевозить каракуль, мерлушку, смушку, лисицу, хорьковыя, сурковыя и бѣличьи шкуры, овчины и жеребки, безъ вреда для товара, можно только, какъ доказала многолѣтняя практика, въ рогожахъ и дерюгахъ, но отнюдь не въ ящикахъ или бочкахъ, въ которыхъ эти шкуры, вслѣдствіе сотрясенія и тренія, а также нагрѣванія, объясняющагося содержаніемъ жира и отсутствіемъ притока свѣжаго воздуха, подвергаются быстрой порчѣ, т. е. обезцѣниванію.

Принимая, затѣмъ, во вниманіе, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, какъ-то: Монголія, Средняя Азія и проч. совершенно нѣтъ лѣса, становится очевиднымъ, что торговцы этихъ краевъ будутъ поставлены въ самое критическое положеніе и волей-неволей будутъ вынуждены отправлять свои товары, заграницу минуя Россію, напримѣръ изъ Монголіи черезъ Колганъ, Тяньзинъ и изъ Маньчжуріи на Дальній, чѣмъ и нанесутъ громадный ущербъ торговлѣ, а также и Россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Далѣе, какъ видно изъ работъ 126-го Съѣзда представителей Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, главная цѣль введенія новыхъ правилъ заключается въ огражденіи товаровъ отъ хищеній, что, по нашему мнѣнію, однако достигнуто не будетъ, такъ какъ мы знаемъ по опыту, что даже самые плотные ящики не служатъ гарантіей противъ кражъ. Намъ приходилось часто наблюдать при полученіи товаровъ, что въ ящикѣ, съ виду кажущимся цѣлымъ, обнаруживались кражи, тогда какъ въ прессованныхъ кипахъ такіе случаи обнаруживались рѣдко. Объясняемъ мы это тѣмъ, что изъ прессованной кипы несравненно труднѣе извлечь часть товара, чѣмъ изъ ящика. Кромѣ того, ящики при перегрузкѣ, въ виду своей громоздкости и тяжести, часто разбиваются, несмотря на обивку желѣзомъ, и въ этихъ случаяхъ всегда обнаруживались недостачи товаровъ

Всесторонне обсудивъ вопросъ о проектируемыхъ новыхъ правилахъ въ засѣданіи торговцевъ пушными товарами, состоявшемся 6 августа 1913 г. на Нижегородской ярмаркѣ, мы на основаніи всего вышеизложеннаго обращаемся къ Нижегородскому Ярмарочному Комитету съ покорнѣйшею просьбою придти намъ на помощь и выступить въ защиту интересовъ нашей отечественной торговли и экспорта.

Всесторонне обсудивъ ходатайство 81 фирмы и лицъ, торгующихъ на Нижегородской ярмаркѣ пушными товарами, и придавая таковому весьма серьезное значеніе въ торгово-промышленномъ отношеніи, Ярмарочный Комитетъ, въ засѣданіи 24 августа с. г., постановилъ: въ за-

щиту интересовъ нашей отечественной торговли и промышленности и внутренняго ея развитія возбудить соотвѣтствующее ходатайство чрезъ Нижегородскій Ярмарочный Биржевой Комитетъ.

Исполняя приведенное постановленіе Комитета, имѣю честь почтительнѣйше ходатайствовать предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ войти въ защиту нашей отечественной торговли пушнымъ товаромъ путемъ неутвержденія 126-го Съѣзда представителей Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, по примѣру Германскихъ и Нидерландскихъ желѣзныхъ дорогъ, новыхъ правилъ по перевозкѣ товаровъ по внѣшнимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Подлинное за надлежащими подписями.

Приложеніе № 2
къ протоколу CXXXV Общаго Съѣзда по вопросу 10-му программы его занятій.

ВЪ УПРАВЛЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Февраля 3 дня 1914 года.

Торговаго Дома „Павелъ Сорокоумовскій съ Сыновьями“ въ Москвѣ, и
Акціонернаго Общества „Гергардъ и Гей“ транспортированія кладей и товарныхъ складовъ съ выдачею ссудъ, въ Петербургѣ.

Къ вопросу „объ условіяхъ перевозки пушного товара въ прямомъ русскомъ и международномъ сообщеніяхъ“.

Къ доводамъ противъ постановленія 120 и 126 Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, приведеннымъ въ заявленіяхъ Московскаго и Нижегородскаго Ярмарочнаго Биржевыхъ Комитетовъ, мы позволяемъ себѣ присоединить еще нижеслѣдующія соображенія.

Главная цѣль помянутыхъ правилъ, какъ видно изъ протоколовъ 120 и 126-го Общихъ Съѣздовъ—огражденіе товаровладѣльцевъ отъ хищеній и желѣзныхъ дорогъ отъ отвѣтственности за таковыя. Цѣль эта сама по себѣ заслуживаетъ полнаго сочувствія; но правила, установленныя означенными Съѣздами, какъ средство для достиженія этой цѣли, не могутъ быть признаны цѣлесообразными:

1. *Во-первыхъ*, укупорка даже въ самыхъ плотныхъ ящикахъ отнюдь не является бблшей гарантіей противъ хищеній, чѣмъ укупорка въ кипахъ. Какъ показываетъ опытъ, въ кипахъ хищенія обнаруживаются товарополучателями несравненно рѣже, чѣмъ въ ящикахъ, представляющихся даже на первый взглядъ цѣлыми. Дѣйствительно, деревянный ящикъ не особенно трудно гдѣ-нибудь вскрыть и затѣмъ вынутую доску тотчасъ заколотить такъ, чтобы поврежденіе сдѣлалось на первый взглядъ незамѣтнымъ; изъ плотно же спрессованной, крѣпко увязанной кипы выдернуть одну или нѣсколько шкурокъ, какъ очевидно, несравненно труднѣе. Помимо того, деревянные ящики при перегрузкѣ, въ виду ихъ громоздкости и тяжести, нерѣдко разбиваются, несмотря на обивку желѣзомъ, что также способствуетъ хищенію товара.

2. *Во-вторыхъ*, въ Монголіи, Маньчжуріи и Средней Азіи шкурки, за отсутствіемъ лѣса, будутъ, и по введеніи въ дѣйствіе правилъ, доставляться на ближайшія ж. д. станціи—Маньчжурію, Верхнеудинскъ, Новониколаевскъ, Петропавловскъ и какую-либо изъ станцій Средне-Азіатской желѣзной дороги—въ тюкахъ на верблюдахъ, подводахъ или воднымъ путемъ и только на означенныхъ станціяхъ будутъ переупа-

ковываться въ требуемые деревянные ящики. Само собою разумѣется манипуляціи, связанныя съ распаковкой тюковъ и переупаковкой содер жимаго ихъ въ ящики также явятся моментомъ, который будетъ спо собствовать хищенію товара.

3. *Въ-третьихъ*, если стать даже на точку зрѣнія, что укупор въ деревянныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою безусловно ограждает отъ хищеній, то и въ такомъ случаѣ противъ цѣлесообразности введе нія помянутыхъ правилъ свидѣтельствуетъ статистика хищеній, обнар женныхъ за 1912 годъ въ Лейпцигѣ. Послѣдній, какъ извѣстно,—важ нѣйшій распредѣлительный пунктъ, въ которомъ сосредоточивает почти весь пушной товаръ, вывозимый и прибывающій транзитомъ из Россіи за границу. Если принять во вниманіе, что изъ всего количест пушного товара, перевозимаго по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, н среднемъ половина идетъ за границу, то помянутая статистика хище можетъ служить достаточнымъ мѣриломъ для сужденія о цѣлесообразн сти обсуждаемыхъ правилъ. Какъ видно изъ прилагаемой таблицы П пушного товара за 1912 годъ въ Лейпцигъ поступило изъ Россіи вс 22.324 мѣста, стоимостью въ руб. 25.000.740, хищеній же за тотъ п періодъ времени было обнаружено всего на руб. 4507,44, т. е. мен 0,02% стоимости привезеннаго товара. Размѣры хищеній такимъ обр зомъ относительно весьма незначительны и совершенно не оправд ваютъ помянутыхъ правилъ, которыя, для предупрежденія хищеній тысячи рублей, должны будутъ нанести всей русской пушной торгов уронъ на сотни тысячъ, а можетъ быть и милліоны рублей, причин ей зло несравненно большее, чѣмъ самыя тѣ хищенія, отъ коихъ о будутъ ее оберегать.

Дальнѣйшее разсмотрѣніе таблицы III даетъ еще нѣкоторыя инт ресныя указанія на тѣ условія, которыя способствуютъ возникновен хищеній. Какъ видно изъ помянутой таблицы, на 19.437 мѣстъ, ст мостью въ руб. 18.960.490, прибывшія въ Лейпцигъ съ *малой* скорост было обнаружено всего 1 хищеніе, а на 2.887 мѣстъ, стоимостью руб. 6.040.250, прибывшихъ съ *большой скоростью и багажомъ*—12 щеній. Опасности хищеній такимъ образомъ преимущественно подв гаются отправки съ большой скоростью и багажомъ; отправки же малой скоростью почти гарантированы отъ хищеній. Это явленіе о ясняется весьма просто: пушной товаръ, отправляемый съ малой с ростью, перевозится въ закрытыхъ и запломбированныхъ вагонахъ, внѣшнему виду которыхъ невозможно догадаться о цѣнности ихъ со жимаго; при отправкахъ же съ большой скоростью и багажомъ ваг въ пути очень часто открываются и содержимое ихъ становится дост нымъ злоумышленникамъ какъ во время остановокъ на станціяхъ, т и въ пути. За отсутствіемъ въ нашей статистикѣ соотвѣтствующ указаній, мы не находимъ возможнымъ входить въ сужденіе о томъ,

именно имѣли мѣсто указанныя въ ней хищенія—на русскихъ или на заграничныхъ дорогахъ. Однако, на основаніи данныхъ приведенной статистики, считаемъ себя въ правѣ придти къ выводу, что въ вопросѣ о борьбѣ съ хищеніями центръ тяжести его, гдѣ бы хищенія ни происходили, заключается не въ способахъ укупорки товара, а въ принятіи надлежащихъ мѣръ надзора за передвиженіемъ его по желѣзнодорожнымъ путямъ.

На основаніи вышеизложенныхъ соображеній и тѣхъ доводовъ, которые приведены въ заявленіяхъ Московскаго и Нижегородскаго Ярмарочнаго Биржевыхъ Комитетовъ, правила, постановленныя 120 и 126 Общими Съѣздами, должны быть признаны нарушающими существенные интересы русской мѣхоторговли.

Теперь возникаетъ вопросъ, нужны ли, въ интересахъ товаровладѣльцевъ и желѣзныхъ дорогъ, подобныя правила вообще и, если нужны, то въ какомъ видѣ таковыя должны быть изложены.

Съ точки зрѣнія интересовъ русской мѣхоторговли всякая регламентація укупорки пушного товара сама по себѣ представляется излишней. Съ одной стороны никакая укупорка, какъ мы видѣли выше, не можетъ служить гарантіей противъ хищеній товара; съ другой, высокоцѣнные мѣха, напримѣръ соболя, и вообще товаръ выдѣланный, крашеный, ни одинъ мѣхоторговецъ самъ, уже въ собственныхъ своихъ интересахъ, никогда не сдастъ къ отправкѣ въ плотно спрессованныхъ, крѣпко увязанныхъ кипахъ,—во избѣжаніе порчи нѣжнаго, высокоцѣннаго товара отъ тренія и дискредитированія его въ глазахъ получателя. Въ плотно спрессованныхъ, крѣпко увязанныхъ кипахъ мѣхоторговцами сдается къ отправкѣ лишь товаръ, совсѣмъ дешевый, въ родѣ бѣлки, сурковъ и т. п., или, если нѣсколько и болѣе дорогой, то во всякомъ случаѣ сырой, невыдѣланный, для котораго способъ укупорки значенія имѣть не можетъ.

Исходя изъ вышеприведенныхъ фактовъ опыта, свидѣтельствующаго, что и деревянные ящики съ желѣзною обивкою отнюдь не могутъ служить защитою противъ хищеній, мы полагали бы, что и желѣзнымъ дорогамъ регламентація укупорки пушного товара никакихъ особыхъ гарантій не обѣщаетъ. Тѣмъ не менѣе, если дороги по какимъ-либо причинамъ подобную регламентацію признаютъ для себя необходимой, усматривая въ ней мѣропріятіе, могущее облегчить ихъ отвѣтственность за хищенія товара въ пути, мы не намѣрены возражать ни противъ регламентаціи вообще, ни въ частности противъ установленія новаго перечня мѣховыхъ товаровъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ только въ плотно сшпунтованныхъ деревянныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою. Но вмѣстѣ съ тѣмъ считаемъ себя вправѣ настоятельно просить о томъ, чтобы подобный перечень, имѣющій замѣнить приведенный въ постановленіи 120 и 126 Общихъ Съѣздовъ, былъ согласованъ и съ насущными нуждами

русской мѣхоторговли. Въ соотвѣтствіи съ симъ, присоединяясь къ пред
ложенію Московскаго Биржевого Комитета, имѣемъ честь ходатайств
вать о томъ, чтобы соотвѣтствующія правила изложены были въ сл
дующемъ видѣ:

„Нижеслѣдующіе товары изъ гр. 71 номенклатуры должн
„перевозиться, какъ въ русскомъ внутреннемъ, такъ и
„прямомъ международномъ сообщеніяхъ, исключительно
„прочныхъ, плотно сшпунтованныхъ ящикахъ съ желѣзно
„обивкою и за пломбами отправителя: соболя сырые и выд
„ланные, лисица черная и бурая сырая и выдѣланная, куни
„сырая и выдѣланная, норка выдѣланная, нутрія, выхухо
„выдѣланный крашеный, кроликъ выдѣланный крашеный, го
„ностай выдѣланный и сырой, каракуль крашеный, овчина т
„бетская натуральная и крашеная, тулупы и кресты тибетск
„шеншиля, котики крашеные, выдра выдѣланная натуральн
„и крашеная (щипанная), колонокъ, кроты, песцы голубы
„бѣлка штучная и выдѣланная, илька американская выдѣла
„ная; мѣха сшитые изъ выдѣланныхъ шкуръ: собольи, куны
„ильковые, шеншилевые, обезьяньи и также муфты, воротни
„шали, шапки, боа, горжетки, палантины, ковры и т. п. и
„указанныхъ мѣховъ“.

Въ вышеприведенной точной формулировкѣ новыя правила оказ
лись бы съ одной стороны соотвѣтствующими желаніямъ дорогъ, а с
другой—приспособленными и къ насущнымъ нуждамъ русской мѣхото
говли. Вмѣстѣ съ тѣмъ они оказались бы въ значительной степени с
гласованными и съ правилами, нынѣ дѣйствующими на германскихъ ж
лѣзныхъ дорогахъ. Послѣднія, введенныя въ дѣйствіе съ 25 іюля 1913
какъ извѣстно, гласятъ:

„Слѣдующіе мѣха: котикъ, голубой песецъ, шеншиль, го
„ностай, куница, норка, выдра, бухарскій каракуль, камчатск
„бобръ, серебристая лисица, скунсъ и соболь—при сдачѣ и
„къ отправленію попудными отправками должны быть упак
„ваны въ плотно закрытые деревянные ящики или бочки“.

„Эти весьма цѣнные мѣха должны быть поименованы
„накладныхъ“.

Какъ видно изъ сопоставленія обоихъ перечней, нынѣ дѣйству
щаго германскаго и новаго, предлагаемаго Московскимъ Биржевым
Комитетомъ, наиболѣе для русской мѣхоторговли важное отличіе пер
ваго отъ второго касается укупорки бухарскаго каракуля: въ то врем
какъ въ московскій перечень включенъ только каракуль крашеный,
германскій включенъ каракуль всякій (Persianer) и крашеный и сыро
невыдѣланный.

Принимая во вниманіе то важное значеніе, которое бухарскій к

ракуль имѣетъ какъ для нашей внутренней, такъ и транзитной торговли мѣхомъ [1]), мы позволяемъ себѣ особенно настоятельно ходатайствовать о томъ, чтобы въ проектируемый перечень мѣховыхъ товаровъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ только въ плотно сшпунтованныхъ деревянныхъ ящикахъ съ желѣзною обивкою, отнюдь не былъ включенъ и каракуль сырой, невыдѣланный. Въ виду полнаго отсутствія въ Бухарѣ лѣса и соотвѣтствующихъ оборудованій для изготовленія ящиковъ, требованіе подобной укупорки грозило бы подорвать всю русскую торговлю каракулемъ, обороты которой простираются на многіе милліоны рублей.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, принимая во вниманіе крайнюю стѣснительность для русской транзитной торговли каракулемъ и нынѣ дѣйствующихъ германскихъ правилъ, въ силу коихъ прибывшій въ кипахъ бухарскій каракуль на пограничныхъ и иныхъ станціяхъ русской ж. д. сѣти подлежитъ переукупоркѣ въ деревянные ящики, что способствуетъ только возникновенію хищеній, — мы позволяемъ себѣ обратиться къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ съ покорнѣйшею просьбою, въ видахъ достиженія возможно большей согласованности между соотвѣтствующими русскими и германскими правилами, воздѣйствовать, чрезъ посредство Управленія Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго желѣзнодорожнаго Союза, на германскія желѣзныя дороги въ томъ смыслѣ, чтобы каракуль сырой, невыдѣланный, былъ исключенъ и изъ нынѣ дѣйствующаго германскаго перечня цѣнныхъ мѣховъ и шкуръ, подлежащихъ перевозкѣ въ плотно закрытыхъ деревянныхъ ящикахъ или бочкахъ.

Въ виду того, что при обсужденіи вопроса, подлежащаго разсмотрѣнію Общаго Съѣзда, могутъ потребоваться разъясненія, касающіяся спеціальной области торговли мѣховыми товарами, покорнѣйше просимъ сдѣлать зависящее распоряженіе о приглашеніи на предстоящее засѣданіе Съѣзда представителей: Торговаго Дома „Павелъ Сорокоумовскій съ Сыновьями“, въ Москвѣ, и Акціонернаго Общества „Гергардъ и Гей“ транспортированія кладей и товарныхъ складовъ съ выдачею ссудъ (С.-Петербургъ, Невскій пр., 28).

---

[1]) Какъ видно изъ таблицы II, въ 1912 году бухарскаго каракуля было привезено изъ Россіи въ Лейпцигъ на сумму около 13 милліоновъ рублей.

ТАБЛИЦА I.

Сортъ.	Страна происхожденія.	Длина и ширина шкурки безъ хвоста приблизительно сант.	Цѣна						Число шкурокъ въ одномъ мѣстѣ.	Употребляемый до сихъ поръ способъ упаковки.
			Низшая и высшая одной шкурки.		Средняя одной шкурки.					
					1 шт.		1 кв. метръ.			
			Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Котикъ.	Сѣв. и южн. Ледовитый океанъ.	100 : 40	18 138	50 75	50	88	127	19	10 шт.	Ящики.
Шеншиль.	Южная Америка.	25 : 12	4 115	63 63	25	44	847	76	12 „	Посылки.
Голубой песецъ.	Сѣверная Америка и Гренландія.	70 : 20	13 208	88 13	69	38	495	34	4—20 „	Бочки.
Серебристая лисица.	Сѣверная Америка и Сибирь.	70 : 20	46 2312	25 50	370	—	2642	73	одна	Бочки.
Камчатскій бобръ.	Сѣверный Ледовитый океанъ.	120 : 50	231 3700	25 —	832	50	1387	50	„	Бочки.
Соболь американскій.	Сѣверная Америка.	55 : 7	11 115	56 63	27	75	721	04	10—40 шт.	Бочки.
Соболь русскій.	Сибирь.	55 : 7	23 925	13 —	92	50	2402	69	10 „	Ящики (чемоданы).
Горностай.	Сибирь и Сѣверная Америка.	30 : 3	— 6	46 94	2	78	308	49	40 „	Корзины изъ лыка.
Бухарскій каракуль (Persianer).	Россія.	60 : 40	6 23	94 13	11	56	48	10	10 „	Кипы.
Куница.	Европа.	60 : 8	6 46	94 25	16	18	337	16	10—40 „	Кипы и бочки.
Норка.	Сѣверная Америка и Сибирь.	50 : 6	2 27	78 75	9	25	308	49	10—40 „	Кипы и бочки.
Скунсъ.	Сѣверная Америка.	45 : 10	1 13	85 88	6	94	154	01	10—40 „	Бочки.
Бѣлка.	Европейская Россія и Сибирь.	20 : 9	— —	19 93	—	42	23	13	20 „	Кипы *).
Лисица.	Европа, Сибирь и Россія.	60 : 17	2 34	31 69	6	94	67	99	10—30 „	Кипы.
Выдра.	Америка, Европа, Китай и Японія.	90 : 10	4 138	63 75	13	88	154	01	5—10 „	Кипы и бочки.
Хорекъ.	Европа и Сибирь.	50 : 6	— 4	46 63	1	62	54	11	20—40 „	Кипы.
Калмыцкая овчина (Astrachan).	Россія.	25 : 15	— 6	46 94	1	04	27	75	10—20 „	Кипы.
Сурокъ.	Восточная Россія и Сибирь.	55 : 28	— 1	46 38	—	55	3	61	500 „	Кипы.
Муфлонъ.	Россія.	90 : 65	1 3	38 76	1	85	3	17	200 „	Кипы.

*) Выдѣланная ..... (сшитыя шкурки) въ корзинахъ изъ лыка.

ТАБЛИЦА II.

Привозъ мѣховыхъ товаровъ изъ Россіи въ Лейпцигъ за 1912 годъ.

			Вѣсъ.		*Стоимость.*
Медвѣди	86	кипъ	433 п. 36 ф.	Р.	36900
Барсуки	287	„	1832 „ — „	„	110250
Калмыцк. овчина.	1303	„	6739 „ 18 „	„	897800
Бѣличьи мѣха .	1789	„	7149 „ 14 „	„	2359900
„ „ .	72	корзины	381 „ 10 „	„	147000
„ „ .	245	ящиковъ	1281 „ 8 „	„	453300
Бѣличьи хвосты .	552	кипы	2285 „ 36 „	„	765200
Жеребята . . .	2992	„	19088 „ 21 „	„	999250
Лисьи хвосты . .	15	„	55 „ 22 „	„	12600
Лисьи мѣха . . .	552	„	2691 „ 19 „	„	1138880
Зайцы	1620	„	11420 „ 37 „	„	554530
Горностай . . .	42	ящика	79 „ 3 „	„	225200
„ . . .	8	корзинъ	21 „ 1 „	„	57500
Собаки	255	кипъ	1629 „ 4 „	„	72830
Хорьки	53	„	305 „ 13 „	„	69890
„	54	корзины	187 „ 22 „	„	44400
„	42	ящика	295 „ 30 „	„	66500
Кошки	11	корзинъ	105 „ 19 „	„	10800
„	1	кипа	11 „ 11 „	„	600
Колонки	36	корзинъ	222 „ 16 „	„	106400
„	32	кипы	170 „ 4 „	„	66200
„	23	ящика	153 „ 25 „	„	77200
Рыси	20	кипъ	76 „ 17 „	„	54800
Куницы	9	корзинъ	25 „ 37 „	„	34790
„	7	ящиковъ	23 „ 7 „	„	34800
Муфлоны	973	кипы	4761 „ 39 „	„	541600
Сурки	3564	„	22114 „ 16 „	„	1688100
Норки	5	ящиковъ	12 „ 9 „	„	23000
Выдры	8	кипъ	25 „ 31 „	„	16800
Обрѣзки мѣховые (сбой)	180	„	698 „ 29 „	„	44000
Каракуль бухарскій	6997	„	26969 „ 17 „	„	12866750
Каракуль бухарскій	3	ящика	12 „ 11 „	„	6450
Суслики	95	кипъ	552 „ 38 „	„	25600
Тулупы	23	„	157 „ 8 „	„	12750

Россомахи . . .	6 кипъ	26 п. 16 ф.	Р.	10600
Птичье крыло . .	15 ящиковъ	112 „ 27 „	„	5800
Бѣлые песцы . .	50 кипъ	216 „ 21 „	„	292300
„ „ . .	50 ящиковъ	235 „ 23 „	„	228900
„ „ . .	14 корзинъ	60 „ 6 „	„	63300
Волки	83 кипы	362 „ 3 „	„	46660
Соболи	1 корзина	1 „ 18 „	„	20000
„	20 ящиковъ	42 „ 34 „	„	468700
„	3 чем. (ящ.)	8 „ 38 „	„	135000
Мѣха разные . .	149 кипъ	686 „ 37 „	„	95080
„ „ . .	8 ящиковъ	62 „ 24 „	„	11830
22324 мѣста		**113786 п. 35 ф.**	**Р.**	**25000740**

ТАБЛИЦА III.

Привозъ мѣховыхъ товаровъ въ Лейпцигъ и хищенія, обнаруженныя въ Лейпцигѣ за 1912 годъ.

	Число мѣстъ:	*Стоимость;*	*Вѣсъ:*	*Хищенія:*
Малой скоростью.	19437 м.	Р. 18.960.490	102.325 п. 5 ф.	1 кипа хорька стоимостью въ руб. 259.
Большой скоростью и багажемъ.	2887 м.	Р. 6.040.250	11.461 п. 30 ф.	12 хищеній стоимостью въ руб. 4248,44 согласно описи.

Всего: число мѣстъ 22324
стоимость . . . . . руб. 25.000.740
вѣсъ . . . . . 113.786 п. 35 ф.
хищенія . . . . . руб. 4.507,44

ОПИСЬ:

1 корзина	3	лисицы стоимость:	руб.	69.37	(недостача вѣса замаскирована камнями).
1 кипа	6	бѣл. лисицъ	„	138.75	
4 „	7	лисицъ, 19 карак. 7 каракульчей „	„	555.—	(подлогъ накладной измѣненіе отдѣльныхъ показаній вѣса, для совпаденія съ вѣсомъ кипъ послѣ хищенія).
1 корзина	4	лисицы	„	104.06	
8 кипъ	56	лисицъ, 25 бухар. карак.	„	1202.50	
2 „	6	„ 8 „ „	„	97.12	
1 „	36	бухарск. карак.	„	555.—	
1 „	10	каракул.	„	55.06	
1 „	30	„	„	394.12	
4 „	22	лисицы	„	365.38	
1 корзина	6	бѣлич. мѣх.	„	280.51	
1 ящикъ	72	горностая	„	431.57	
				руб. 4248.44	

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 11. О томъ, не представляется ли нужнымъ порядокъ выдачи удостовѣреній проводникамъ, установленный въ отношеніи перевозокъ живого груза, распространить на всякія вообще перевозки грузовъ, сопровождаемыхъ проводниками.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, циркуляромъ отъ 12 февраля 1913 г. за № 5044/3562, предложило дорогамъ принять къ руководству и исполненію нижеслѣдующее.

„Проводники живого груза, при слѣдованіи ихъ не въ томъ вагонѣ, въ которомъ перевозится этотъ грузъ, и при неимѣніи у нихъ на рукахъ дубликатовъ накладныхъ на провозъ сопровождаемаго ими живого груза, должны быть снабжены станціей отправленія груза удостовѣреніемъ на проѣздъ какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, нижеуказанной формы:

УДОСТОВѢРЕНІЕ.

Предъявитель сего провожатый груза (наименованіе) по наклад. (ст. отправленія) (ст. назначенія) № отъ (число, годъ)

Удостовѣреніе это дѣйствительно только на поѣздъ, въ которомъ слѣдуетъ грузъ по указаннымъ выше накладнымъ.

Провожатый можетъ помѣщаться съ такимъ удостовѣреніемъ въ вагонѣ, въ которомъ слѣдуетъ грузъ, въ служебныхъ отдѣленіяхъ товарныхъ вагоновъ, въ крытыхъ товарныхъ вагонахъ, на тендерахъ паровозовъ, слѣдующихъ въ холодномъ состояніи, или въ вагонѣ 3-го класса, слѣдующемъ порожнимъ.

При слѣдованіи въ классномъ вагонѣ, вмѣстѣ съ другими пассажирами, настоящее удостовѣреніе недѣйствительно и провожатый долженъ уплатить за проѣздъ по полному тарифу“.

Начальникъ Забайкальской желѣзной дороги, рапортомъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отъ 20/21 іюня 1913 года за № 253/28190, возбудилъ вопросъ о томъ, не представляется ли нужнымъ порядокъ выдачи удостовѣреній проводникамъ, установленный въ отношеніи перевозокъ живого груза, распространить и на проѣздъ проводниковъ, сопровождающихъ отправки фруктовъ.

Вслѣдствіе сего, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ отношеніи отъ 16 октября 1913 года за № 21091, внесъ на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ о томъ, не представляется ли

нужнымъ порядокъ выдачи удостовѣреній проводникамъ, установленный въ отношеніи перевозокъ живого груза, распространить на всякія вообще перевозки грузовъ, сопровождаемыхъ проводниками.

О вышеизложенномъ дороги сѣти были оповѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 18 октября 1913 года, за № 954/3489.

Сужденія и постановленія Съѣзда.

Обмѣнявшись мнѣніями по настоящему вопросу и имѣя въ виду, что порядокъ выдачи удостовѣреній для проводниковъ, сопровождающихъ отправки живого груза, является весьма удобнымъ въ отношеніи точнаго опредѣленія предоставленныхъ проводнику правъ и условій льготнаго проѣзда, **Общій Съѣздъ положилъ** распространить таковой же порядокъ и на всякія вообще перевозки грузовъ, сопровождаемыхъ проводниками.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 12. О допущеніи, по желанію отправителей, сопровожденія проводниками повагонныхъ отправокъ битой птицы и дичи.

Настоящій вопросъ внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда, вслѣдствіе предложенія Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія жел. дор., отъ 16 ноября 1913 г. за № 23313, послѣдовавшаго по ходатайству Комитета С.-Петербургской Яичной, Мясляной и Курятно-Дичной Биржи, отъ 6 ноября 1913 г. за № 719, въ Управленіе жел. дор.

Въ означенномъ ходатайствѣ изложено слѣдующее.

На одномъ изъ совѣщаній торгующихъ курятно-дичнымъ товаромъ, при выясненіи случаевъ опаздыванія доставки битой птицы и дичи, оказалось, что почему-то не всѣ станціи отправленія разрѣшаютъ сопровождать битую птицу и дичь проводникамъ. Такъ напр., ст. Филоново Юго-Восточныхъ жел. дорогъ не разрѣшаетъ имѣть проводника, а ст. Терновка разрѣшаетъ.

Проводникъ во время слѣдованія битой птицы и дичи въ пути слѣдитъ за ея провѣтриваніемъ, принимаетъ мѣры къ своевременной передачѣ ея на узловыхъ станціяхъ, обращаетъ вниманіе желѣзнодорожной администраціи на тѣ или иныя упущенія, вообще охраняетъ интересы грузоотправителей. Практика показала, что когда птица и дичь сопровождается проводниками, то она бываетъ въ пути 2—3 дня меньше, чѣмъ безъ проводниковъ.

Принимая во вниманіе, что проѣздъ проводника происходитъ за счетъ грузоотправителей, казалось бы, что станціи отправленія не должны отмѣнять подобныхъ мѣропріятій, разъ они не вызываютъ со стороны дорогъ расходовъ, а наоборотъ,—способствуютъ не только сохраненію доброкачественности товара въ пути, но и скорѣйшей его доставкѣ.

По симъ основаніямъ Комитетъ С.-Петербургской Яичной, Масляной и Курятно-Дичной Биржи просилъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ сдѣлать распоряженіе о безпрепятственномъ разрѣшеніи отправлять битую птицу и дичь въ сопровожденіи проводниковъ, такъ какъ это въ интересахъ не только торговли, но и самихъ желѣзныхъ дорогъ.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 26 ноября 1913 г., за № 1021/3759).

Сужденія Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда, представитель С.-Петербургской Яичной, Масляной и Курятно-Дичной Биржи, Н. С. Козловъ, поддерживая во всемъ объемѣ ходатайство названнаго учрежденія, приведенное выше, въ докладѣ по сему дѣлу, заявилъ, что сопровожденіе проводниками повагонныхъ отправокъ битой дичи и птицы представляется особенно желательнымъ по тѣмъ соображеніямъ, что въ практикѣ нерѣдки случаи довольно продолжительныхъ задержекъ сказанныхъ повагонныхъ отправокъ на нѣкоторыхъ узловыхъ и передаточныхъ пунктахъ,—въ каковыхъ случаяхъ наличіе спеціальнаго проводника, несомнѣнно, можетъ до извѣстной степени способствовать скорѣйшему устраненію препятствій для дальнѣйшаго слѣдованія вагона. Засимъ, такой проводникъ могъ бы слѣдить за своевременнымъ и надлежащимъ провѣтриваніемъ перевозимой въ битомъ видѣ птицы и дичи, заявлять лично станціонной администраціи объ устраненіи тѣхъ или иныхъ упущеній и вообще представлять въ пути интересы грузохозяина.

Къ приведенному заявленію присоединился также и представитель Рижскаго Биржевого Комитета, І. Ю. Залѣскій.

По поводу изложеннаго, со стороны представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ настоящемъ засѣданіи Общаго Съѣзда послѣдовали указанія на то обстоятельство, что, казалось бы, обсуждаемое ходатайство заинтересованной промышленности представляется какъ бы не въ достаточной степени обоснованнымъ.

Въ подтвержденіе такого мнѣнія на Съѣздѣ были приведены нижеслѣдующія соображенія.

Установленіе права отправителей посылать нѣкоторые грузы въ сопровожденіи проводниковъ имѣло мѣсто въ тѣхъ видахъ, чтобы наилучшимъ образомъ обезпечить доставку груза на ст. назначенія въ надлежащемъ состояніи, въ смыслѣ полнаго сохраненія его качествъ и свойствъ, какъ товара. При этомъ имѣлось въ виду, что нѣкоторые грузы могутъ требовать такого попеченія и ухода за собой въ пути, каковые выходятъ изъ предѣловъ обязанностей желѣзной дороги, долженствующей быть, по духу и буквѣ закона, только исправнымъ и добросовѣстнымъ возчикомъ.

Исходя изъ указанныхъ общихъ соображеній, посколько таковыя могутъ имѣть примѣненіе въ дѣлѣ перевозки битой птицы и дичи, приходится признать, что, казалось бы, названные грузы безъ всякаго ущерба могутъ быть перевозимы и безъ проводниковъ.

Обязанность слѣдить за незамедлительной, въ предѣлахъ возможности, передачи на узловыхъ пунктахъ груза обязанность устраненія ка-

кихъ бы то ни было случайныхъ упущеній,—все это является прямыми обязанностями дороги, какъ добросовѣстнаго и исправнаго возчика, и вовсе не требуетъ заботъ и попеченія со стороны третьяго лица, какимъ и является, по существу дѣла, проводникъ.

Съ другой стороны,—обязательство желѣзныхъ дорогъ допускать перевозки указаннаго выше груза въ сопровожденіи проводниковъ можетъ создать подчасъ весьма серьезныя затрудненія, въ смыслѣ, напримѣръ, необходимости прицѣплять къ составу товарнаго поѣзда, въ зимнее время, спеціальный классный вагонъ для помѣщенія проводника. Засимъ вообще нельзя не обратить вниманія также и на то еще обстоятельство, что нахожденіе въ товарныхъ поѣздахъ постороннихъ лицъ представляется не только нежелательнымъ,—безъ крайней къ тому надобности,—но и прямо опаснымъ,—какъ о томъ не разъ уже и высказывался Общій Съѣздъ.

По всѣмъ симъ основаніямъ представители дорогъ полагали, со своей стороны, необходимымъ ходатайство Курятно-Дичной Биржи признать не подлежащимъ удовлетворенію.

При дальнѣйшемъ обсужденіи настоящаго вопроса, представитель Кавказско-Туркестанскаго раіона каз. жел. дорогъ, П. І. Добросельскій обратилъ вниманіе Общаго Съѣзда на то, что дѣйствующая редакція § 29 Части I Общаго Тарифа Росс. жел. дор., въ которомъ и говорится о проводникахъ, нѣкоторою своею неопредѣленностью, даетъ поводъ иногда къ различнымъ ея толкованіямъ. По мнѣнію названнаго представителя, было бы цѣлесообразно заключительную часть этого параграфа, а именно: *„а равно грузы, которые по условіямъ перевозки требуютъ такого сопровожденія...*— изложить нѣсколько точнѣе—примѣрно такъ: *„а равно и грузы, въ условіяхъ перевозки коихъ содержится указаніе на допущеніе проводниковъ“...*

Къ изложенному присоединились также и представители прочихъ дорогъ на Съѣздѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

На основаніи всего приведеннаго **Общій Съѣздъ положилъ:**

1) ходатайство С.-Петербургской Яичной, Масляной и Курятно-Дичной Биржи признать не подлежащимъ удовлетворенію; и

2) передать на разсмотрѣніе Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ о желательности измѣненія редакціи § 29 Части I Общаго Тарифа Росс. жел. дор. въ указанномъ выше смыслѣ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 13. а) О дополненіи § 8 Правилъ о перевозкѣ пива (стр. 760 Общ. Уст.) указаніемъ срока, въ теченіе коего долженъ быть выгруженъ на ст. назначенія и увезенъ грузъ.
б) О регламентаціи времени производства операцій по выгрузкѣ пива.
в) О включеніи времени погрузки порожней посуды изъ-подъ пива въ срокъ выгрузки груза, замѣнъ коего погружается идущая обратно посуда.

Настоящій вопросъ внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда вслѣдствіе отношенія Правленія Общества Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. отъ 16 декабря 1913 г. за № 33618/8736, въ коемъ изложено слѣдующее:

„Согласно абзаца пятаго § 1 Правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ (стр. 250 Общ. Уст. Росс. жел. дор. изд. 1911 г.), нагрузка и выгрузка пива, перевозимаго въ принадлежащемъ отправителю спеціальномъ вагонѣ, производится на основаніи соглашенія между дорогами и владѣльцами вагоновъ.

Между тѣмъ подробности сепаратныхъ соглашеній, заключаемыхъ владѣльцами вагоновъ лишь съ дорогами приписки, остаются неизвѣстными станціямъ назначенія чужихъ дорогъ, и имъ въ этихъ случаяхъ приходится обращаться къ спеціальнымъ правиламъ перевозки пива, но и эти правила, давая достаточныя указанія о нагрузкѣ и выгрузкѣ пивныхъ вагоновъ въ пути, относительно производства этихъ операцій на станціяхъ назначенія говорятъ лишь слѣдующее:

„По прибытіи вагона съ пивомъ на конечную станцію, дежурный по станціи обязанъ отобрать тотчасъ-же отъ проводника вагона дубликатъ накладной, и, произведя вслѣдъ за симъ окончательный разсчетъ по данной отправкѣ на общемъ основаніи, потребовать отъ проводника немедленнаго увоза со станціи всего находящагося въ вагонѣ остатка груза“.

Неопредѣленность редакціи этихъ правилъ приводитъ къ слѣдующимъ недоразумѣніямъ: во-1-хъ, вслѣдствіе неуказанія срока, въ теченіе коего должна быть произведена выгрузка увозимаго груза, станціи затрудняются въ опредѣленіи начальнаго момента исчисленія платы за простой, во-2-хъ, въ виду отсутствія въ означенныхъ правилахъ регламентаціи времени выдачи пива представляется неяснымъ, должна-ли станція, при выдачѣ такового, руководствоваться общими сроками открытія станцій для производства нагрузки и выгрузки, или допускать таковую и въ ночное время, въ 3-хъ, въ правилахъ ничего не говорится о срокахъ для погрузки порожней посуды изъ-подъ пива, т. е. отводится-ли для производства этой операціи особое время или время

предназначенное на эту погрузку должно включаться въ сроки выгрузки прибывшаго въ данномъ вагонѣ пива.

Вслѣдствіе вышеизложеннаго и принимая во вниманіе, что въ правилахъ перевозки на особыхъ основаніяхъ другихъ грузовъ предѣльные сроки выгрузки вагоновъ на станціяхъ назначенія точно опредѣлены и что въ отношеніи выгрузки лошадей, въ правилахъ о производствѣ коей существовала подобная-же неопредѣленность, была признана необходимость ограничить время допущенія производства выгрузки извѣстными часами, Правленіе Общества просило внести на обсужденіе ближайшаго Общаго Съѣзда вопросъ а) о дополненіи § 8 Правилъ о перевозкѣ пива (стр. 760 Общ. Уст.) указаніемъ срока, въ теченіе коего долженъ быть выгруженъ на ст. назначенія и увезенъ грузъ, б) о регламентаціи времени производства операцій по выгрузкѣ пива, в) о включеніи времени погрузки порожней посуды изъ-подъ пива въ сроки выгрузки груза, взамѣнъ коего погружается, идущая обратно посуда".

Справка.

§ 8 Правилъ перевозки пива съ отгрузкою въ пути: (стр. 761 Общ. Устава)

„По прибытіи вагона съ пивомъ на конечную станцію, указанную въ накладной, дежурный по станціи обязанъ отобрать тотчасъ-же отъ проводника вагона дубликатъ накладной, и, произведя, вслѣдъ за симъ, окончательный разсчетъ по данной отправкѣ на общемъ основаніи, потребовать отъ проводника немедленнаго увоза со станціи всего находящагося въ вагонѣ остатка груза.

§ 7 Правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ (помѣщенныя подъ ст. 77 Общ. Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ).

„Нагрузка и выгрузка грузовъ средствами грузохозяевъ производится въ дни, въ которые станція открыта для пріема и выдачи грузовъ, и въ часы, установленные по каждой станціи для нагрузки и выгрузки особымъ расписаніемъ, утвержденнымъ въ порядкѣ, для того указанномъ Министромъ Путей Сообщенія".

Общій Съѣздъ, обсудивъ настоящій вопросъ и признавъ, что редакція §§ 3 и 8 Правилъ перевозки пива съ отгрузкою въ пути нѣсколько неудовлетворительна, **постановилъ** замѣнить, для большей опредѣленности, таковые слѣдующею редакціею:

„§ 3. Отгрузка пива въ пути и нагрузка порожней посуды могутъ быть производимы во время стоянки поѣзда только на тѣхъ станціяхъ

и остановочныхъ пунктахъ, которые открыты вообще для пріема и выдачи грузовъ и расположены по пути слѣдованія груза до конечной станціи, указанной въ накладной. Приэтомъ отгрузка пива и нагрузка порожней посуды допускаются лишь на станціяхъ, гдѣ поѣздъ стоитъ не менѣе 10 минутъ.

§ 8. По прибытіи вагона съ пивомъ на станцію назначенія, вагонъ отцѣпляется отъ поѣзда, и проводникъ вагона или иное уполномоченное грузохозяиномъ лицо обязано въ установленное для грузовыхъ операцій на станціи время явиться въ товарную контору станціи для учиненія окончательнаго разсчета за перевозку и оформленіе выдачи груза съ обмѣномъ дубликата (на предъявителя) на соотвѣтствующую накладную, а выгрузка груза изъ вагона, вывозка его изъ предѣловъ станціи должны быть произведены, съ соблюденіемъ установленнаго § 16 Правилъ о выгрузкѣ грузовъ, изданныхъ въ развитіе ст. 77 Общ. Устава, двѣнадцатичасового срока со времени подачи вагона для разгрузки, — въ часы, назначенные для производства выгрузки, причемъ погрузка порожней посуды изъ-подъ пива должна быть окончена въ тотъ-же двѣнадцатичасовой срокъ".

Изложенное представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 14. О допущеніи стебля хлопчатниковаго къ перевозкѣ въ навалку.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 1 мая 1913 года за № 9850, внесло на разсмотрѣніе 159 Общаго Тарифнаго Съѣзда (іюнь мѣсяцъ 1913 г.), возбужденный Управленіемъ Средне-Азіатской жел. дор., вопросъ—„объ установленіи тарифа на перевозку стебля хлопчатниковаго".

Поводомъ къ возникновенію названнаго вопроса послужили слѣдующія обстоятельства:

Начальникъ Средне-Азіатской дороги сообщилъ Управленію жел. дорогъ о томъ, что ощущаемый промышленностью недостатокъ въ матеріалѣ для фабрикаціи бумаги побудилъ нѣкоторыхъ промышленниковъ обратить вниманіе на неиспользованный до сихъ поръ продуктъ хлопководства—стебель хлопчатника, который нынѣ служитъ лишь топливомъ, да и то невысокаго качества, но пригоденъ для выдѣлки изъ него целлюлозы.

Однако всѣ попытки промышленниковъ въ этомъ направленіи разбиваются о существенное препятствіе—отсутствіе подходящаго тарифа на этотъ продуктъ. Такъ, недавно фирма „Гергардъ и Гей" предполагала отправить изъ Коканда на Кувшиновскую писчебумажную фабрику партію стебля хлопчатника, подъ наименованіемъ „кусты сухіе," изъ гр. 56 номенклатуры товаровъ, но за отсутствіемъ основаній къ примѣненію къ стеблю тарифа, установленнаго для кустовъ сухихъ, отправка такового не состоялась.

Не имѣя въ настоящее время возможности, за совершеннымъ отсутствіемъ въ перевозкѣ стеблей хлопчатника, опредѣлить повагонную норму погрузки этого продукта, а также выяснить его стоимость какъ на мѣстахъ отправленія, такъ и на мѣстахъ сбыта, тѣмъ не менѣе Управленіе Средне-Азіатской жел. дор., сознавая всю важность для отечественнаго писчебумажнаго производства утилизаціи стебля хлопчатника, а также съ цѣлью дать желѣзнымъ дорогамъ совершенно новый грузъ, ходатайствовало передъ Управленіемъ жел. дорогъ объ установленіи на стебель хлопчатника тарифа, существующаго для кустовъ сухихъ изъ гр. 56 номенклатуры товаровъ, т. е. при попудныхъ перевозкахъ по V кл. и при повагонныхъ по IX кл., съ отнесеніемъ къ той же 56 гр. и со включеніемъ въ перечень грузовъ, допущенныхъ къ перевозкѣ въ навалку.

Названный Общій Тарифный Съѣздъ, по обсужденіи сего вопроса, призналъ возможнымъ допустить испрашиваемое Начальникомъ Средне-Азіатской жел. дороги тарифное мѣропріятіе, вопросъ же о допущеніи стебля хлопчатниковаго къ перевозкѣ въ навалку постановилъ передать на разсмотрѣніе Конвенціоннаго Съѣзда, въ виду чего изложенный вопросъ и включенъ въ программу занятій настоящаго Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 13 января 1914 года, № 13/293).

Сужденія Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда, представителемъ Кавказско-Туркестанскаго района, П. І. Добросельскимъ, было указано, что стебель хлопчатниковый, о которомъ идетъ рѣчь, употреблялся до сего времени, лишь какъ топливо, да и то не высокаго качества. Однако, произведенные С.-Петербургскимъ Технологическимъ Институтомъ, опыты надъ образцами названнаго продукта, показали полную пригодность его для выдѣлки целлюлозы, что промышленность и стремится использовать. Но препятствіемъ къ широкому развитію этого дѣла служило отсутствіе подходящаго тарифа для перевозки названнаго груза, въ виду чего Средне-Азіатская жел. дорога, идя навстрѣчу интересамъ промышленности и желая въ то же время дать новый грузъ дорогамъ, внесла на разсмотрѣніе 159 Общаго Тарифнаго Съѣзда вопросъ объ установленіи тарифа на перевозку стебля хлопчатниковаго. Названный Съѣздъ, принимая во вниманіе, что грузъ этотъ представляетъ изъ себя, не имѣющій сбыта, малоцѣнный продуктъ, постановилъ допустить для попудныхъ перевозокъ его тарифъ по V классу и повагонно по IX, что является. по мнѣнію П. І. Добросельскаго, вполнѣ соотвѣтствующимъ платежной способности разсматриваемаго груза.

Съ установленіемъ тарифа возникъ и вопросъ о допущеніи стебля хлопчатниковаго къ перевозкѣ въ навалку, каковой, какъ имѣющій конвенціонный характеръ, подлежитъ обсужденію настоящаго Общаго Съѣзда.

Обращаясь къ этому вопросу, П. І. Добросельскій, полагалъ, что ко включенію стебля хлопчатниковаго въ списокъ навалочныхъ грузовъ, по гр. 116, казалось бы не должно встрѣчаться препятствій, ибо грузъ этотъ, по свойствамъ своимъ и малоцѣнности, вполнѣ подходитъ къ категоріи грузовъ, перечисленныхъ въ названномъ спискѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, **Общій Съѣздъ**, раздѣляя приведенное мнѣніе П. І. Добросельскаго, **положилъ** включить „стебель хлопчатниковый“ въ списокъ грузовъ, перевозимыхъ по жел. дорогамъ въ навалку, по гр. 116, одновременно съ установленіемъ тарифа на его перевозку.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 15. О допущеніи перевозки въ навалку гипса молотаго и алебастра молотаго, а также совмѣстной перевозки названныхъ грузовъ въ одномъ вагонѣ.

Торговый Домъ „И. Кашеваровъ и К⁰.“ въ Москвѣ обратился въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ съ нижеслѣдующимъ ходатайствомъ:

„Во второй Ч. Общаго Тарифа Росс. ж. д. по группѣ первой числятся позиціи: 1) Алебастръ не въ дѣлѣ жженый и нежженый (въ кускахъ, толченый и молотый) попудно по V^ классу и повагонно по № 35; 2) Гипсъ не въ дѣлѣ жженый и нежженый (въ кускахъ, толченый и молотый) попудно по V^ классу и повагонно по № 35. Въ первой Части Общаго Тарифа Росс. ж. д. въ спискѣ грузовъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ въ навалку (приложеніе къ § 23 той-же первой части тарифа)—числятся алебастръ не въ дѣлѣ, жженый и нежженый въ кускахъ, гипсъ не въ дѣлѣ жженый и нежженый въ кускахъ. Десятки лѣтъ я состою заводчикомъ по выработкѣ алебастра и гипса: мой заводъ находится при ст. Растяпино М.-Нижегородской ж. д., гдѣ сосредоточено все производство алебастра и гипса для всей центральной Россіи и даже для мѣстностей за предѣлами ея. Здѣсь вырабатывается ежегодно до 10 милліоновъ пудовъ алебастра и гипса. Я не слыхалъ за свою 30-ти-лѣтнюю дѣятельность по фабрикаціи и продажѣ гипса и алебастра, чтобы гдѣ либо алебастръ или гипсъ перевозился или продавался бы въ кускахъ. Продукты эти перевозятся только молотыми, и вмѣстѣ съ тѣмъ изъ данныхъ тарифа слѣдуетъ, что въ навалку допускается перевозить алебастръ и гипсъ въ кускахъ, но я убѣжденъ, что за все существованіе жел. дорогъ не состоялось перевозки хотя-бы одного вагона алебастра или гипса въ кускахъ. Я могъ бы предположить, что алебастръ и гипсъ не допускаются къ перевозкѣ молотыми изъ за того, что это маркіе и пыльные продукты, но врядъ ли это можетъ быть поводомъ по коммерческимъ соображеніямъ, а во вторыхъ становится тогда непонятнымъ почему въ навалку разрѣшается известь гашеная, которая, кромѣ маркости и пыли, къ тому еще весьма ѣдкая (пыль извести разрушаетъ всякую органическую ткань). Я прихожу къ выводу, что недопущеніе алебастра и гипса молотаго къ перевозкѣ въ навалку является тарифнымъ недоразумѣніемъ. Поскольку недопущеніе къ перевозкѣ въ навалку молотаго але-

бастра и гипса логически и коммерчески жизненно, видно хотя-бы изъ того, что Управленіе Московско-Курской и Нижегородской и Муромской ж. д. принуждено было своей властью допустить перевозку алебастра молотаго въ навалку въ предѣлахъ своей дороги, но такое допущеніе, какъ частное и неполное, насъ не удовлетворяетъ и мы просимъ допустить перевозку этихъ продуктовъ въ навалку тарифнымъ путемъ. Мы также просимъ установить допустимость совмѣстной перевозки въ одномъ вагонѣ гипса и алебастра молотаго въ какой либо упаковкѣ, или одного изъ этихъ продуктовъ въ упаковкѣ, а другого въ навалку. Продукты эти таксируются по одному и тому же тарифу и по существу гипсъ отличается отъ алебастра только тѣмъ, что онъ лучше просѣянъ, иначе говоря, гипсъ есть наивысшій сортъ алебастра. Алебастровая промышленность сосредоточила въ Растяпинѣ цѣлую сѣть ж. д. вѣтокъ и заводовъ, а въМосквѣ при ст. Москва Нижегородская цѣлую сѣть ж. д. вѣтокъи складовъ для пріема, разгрузки и храненія милліоновъ пудовъ этихъ продуктовъ. Допущеніе тарифнымъ путемъ перевозки въ навалку молотаго алебастра и гипса, а также допущеніе ихъ къ совмѣстной перевозкѣ является насущной необходимостью для этой отрасли промышленности".

Означенное ходатайство Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ было направлено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ котораго, препровождая при отношеніи отъ 9 января 1914 года за № 493, копію вышеприведеннаго ходатайства, внесъ возбужденный въ немъ вопросъ на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда, о чемъ дороги и были оповѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 20 января 1914 года за № 30/433.

Отзывы жел. дорогъ.

Ссылаясь на указанный циркуляръ, Правленіе О-ва Владикавказской жел. дороги, въ отзывѣ своемъ по настоящему вопросу, сообщило, что, по его мнѣнію, не должно встрѣтиться препятствій къ разрѣшенію совмѣстной перевозки гипса и алебастра молотыхъ въ одномъ вагонѣ, но лишь при условіи соотвѣтствующей упаковки, не допускающей смѣшенія груза въ пути. Разрѣшить же перевозку гипса молотаго и алебастра молотаго въ **навалку** названное Правленіе не считаетъ возможнымъ въ виду того, что гипсъ и алебастръ, послѣ ихъ размола, представляютъ изъ себя грузъ слишкомъ сыпучій и легко распыляющійся и перевозка его въ навалку безъ тары на дальнихъ разстояніяхъ можетъ угрожать большими потерями вслѣдствіе раструски, что вызоветъ несомнѣнно крупныя претензіи за недостачу, въ дѣйствитель-

ности отъ желѣзныхъ дорогъ не зависящую. (Рыночная стоимость гипса молотаго доходитъ до 1 р. 80 коп. за пудъ).

Сужденія Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Юго-Восточныхъ жел дорогъ В. П. Скачко, сообщилъ, что Управляющій названными дорогами, въ отзывѣ своемъ по настоящему вопросу, признаетъ допущеніе перевозки въ навалку въ молотомъ видѣ гипса и алебастра, какъ грузовъ, сравнительно цѣнныхъ, нежелательнымъ, указывая, что при такомъ способѣ перевозки возможна значительная раструска, превышающая нормы убыли, предусмотрѣнныя ст. 106 Общаго Устава. Раздѣляя, съ своей стороны, высказанныя въ указанномъ отзывѣ опасенія, В. П. Скачко считалъ допущеніе перевозки въ навалку молотыхъ гипса и алебастра нежелательнымъ.

По тѣмъ же мотивамъ, противъ удовлетворенія настоящаго ходатайства высказался и представитель Рязанско-Уральской ж. дороги М. П. Славскій.

Въ противность приведеннымъ мнѣніямъ, представители Московской группы казенныхъ жел. дорогъ В. С. Зелль и Московско-Казанской дор. Г. Г. Кобылинскій, указывали, что и въ настоящее время въ навалку перевозятся сыпучіе и легкораспыляющіеся грузы, какъ, напримѣръ, известковый порошокъ, и, тѣмъ не менѣе, насколько извѣстно, дороги не терпѣли какихъ либо убытковъ отъ подобной перевозки. Въ частности, по сообщенію В. С. Зелль, Московско-Курская желѣзная дорога допустила перевозку по своимъ линіямъ гипса и алебастра молотыхъ въ навалку, которая и совершается въ весьма большихъ размѣрахъ (до 10.000 000 пуд. ежегодно), не вызывая никакихъ неудобствъ. Въ виду сего названные представители считали допущеніе перевозки въ навалку упомянутыхъ грузовъ въ молотомъ видѣ возможнымъ и даже желательнымъ для жел. дорогъ, такъ какъ слѣдуетъ ожидать, что, при установленіи перевозки гипса и алебастра способомъ, наиболѣе отвѣчающимъ интересамъ заинтересованной промышленности и торговой практикѣ, перевозка названныхъ грузовъ значительно увеличится.

Постановленіе Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, Общій Съѣздъ, большинствомъ голосовъ всѣхъ казенныхъ дорогъ и частныхъ: Богословской, М.-Казанской и Московско-Виндаво-Рыбинской противъ голосовъ представителей 5 частныхъ дорогъ: Владикавказской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ, Троицкой и Ферганской, высказался за допущеніе перевозки въ навалку гипса молотаго и алебастра молотаго, каждаго от

дѣльно, а также и совмѣстно съ тѣмъ, чтобы въ послѣднемъ случаѣ одинъ изъ грузовъ былъ заключенъ въ тару, но безъ счета мѣстъ, и вся отправка слѣдовала за общимъ вѣсомъ.

Въ зависимости отъ сего въ номенклатурѣ гр. I-ой списка грузовъ, перевозимыхъ въ навалку, надлежитъ сдѣлать слѣдущія измѣненія: 1) Начало перечня грузовъ группы 1-ой изложить такъ: „Алебастръ не въ дѣлѣ, жженый и не жженый, въ кускахъ, *толченый и молотый.* Гипсъ не въ дѣлѣ, жженый и нежженый, въ кускахъ, *толченый и молотый...* и 2) добавить примѣчаніе слѣдующаго содержанія: „Допускается совмѣстная нагрузка алебастра не въ дѣлѣ, жженаго и нежженаго (въ кускахъ, толченаго и молотаго) съ гипсомъ не въ дѣлѣ жженымъ и нежженымъ (въ кускахъ, толченымъ и молотымъ), съ тѣмъ, чтобы одинъ изъ этихъ грузовъ былъ заключенъ въ тару и перевѣска совершалась общимъ вѣсомъ всего количества груза и безъ счета мѣстъ“. Вопросъ о примѣненіи соотвѣтствующаго тарифа къ совмѣстнымъ перевозкамъ алебастра и гипса молотыхъ въ навалку подлежитъ передачѣ на обсужденіе Общаго Тарифнаго Съѣзда.

О таковыхъ своихъ заключеніяхъ **Общій Съѣздъ положилъ** представить М-вамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 16. О распространеніи на Кувшиновскій подъѣздной путь правилъ о срокахъ доставки грузовъ, дѣйствующихъ на путяхъ Перваго и Московскаго Обществъ Подъѣздныхъ Путей.

Настоящій вопросъ внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда, вслѣдствіе Предложенія Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія жел. дорогъ отъ 17 января с/г. за № 1145, послѣдовавшаго по представленію Правленія Общества Кувшиновскаго Подъѣзднаго Пути, отъ 7-го того-же января за № 14/220, въ коемъ изложено слѣдующее:

Какъ выяснилось изъ практики трехъ лѣтъ эксплоатаціи Кувшиновскаго подъѣзднаго пути, примѣняемые на таковомъ сроки въ доставкѣ грузовъ, общіе со всею сѣтью дорогъ, являются для Подъѣзднаго Пути, во-первыхъ, весьма убыточными, а во-вторыхъ, и несоотвѣтствующими тѣмъ условіямъ, при которыхъ совершается по Подъѣздному Пути перевозка грузовъ, а именно:

Количество груженыхъ вагоновъ, предъявляемыхъ къ перевозкѣ въ обоихъ направленіяхъ (въ нечетномъ-Кувшиново-Торжокъ и четномъ—Торжокъ-Кувшиново), весьма часто превышаетъ число вагоновъ, подлежащихъ включенію въ составъ одного поѣзда, такъ какъ Кувшиновскій Подъѣзной Путь—путь второго класса и по техническому оборудованію не допускаетъ ни включенія большого количества груженыхъ вагоновъ въ составъ одного поѣзда, ни увеличенія скорости пробѣга.

Въ то же самое время, превышеніе это не даетъ достаточнаго состава для сформированія второго поѣзда.

Тѣмъ не менѣе, при наличіи существующихъ сроковъ доставки грузовъ, Обществу, во избѣжаніе уплатъ за просрочки въ доставкѣ грузовъ, приходится назначать дополнительные товарные поѣзда съ далеко неиспользованной подъемной силой.

Такіе дополнительные поѣзда, принимая во вниманіе все возрастающую дороговизну топлива, смазки, расходы по содержанію служебнаго персонала и проч., весьма тяжелымъ бременемъ ложатся на эксплоатацію Подъѣзднаго Пути.

Въ виду сего, Правленіе Общества Кувшиновскаго Подъѣзднаго Пути имѣетъ честь покорнѣйше просить Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ распространить на Кувшиновскій Подъѣздной Путь право примѣнять при перевозкахъ грузовъ тѣ сроки доставки грузовъ, кои предоставлены 1-му Обществу Подъѣздныхъ Путей и Московскому Обществу для сооруженія и Эксплоатаціи Подъѣздныхъ Путей.

Справка.

Для доставки грузовъ, перевозимыхъ по узкоколейнымъ подъѣзднымъ путямъ Перваго и Московскаго Обществъ Подъѣздныхъ Путей, установлены слѣдующіе предѣльные сроки:

А, На недоставку груза, перевозимаго малой скоростью, полагается:

1) Четверо сутокъ на отправленіе груза.

2) Однѣ сутки на каждыя 100 верстъ всего разстоянія, которое должно быть пройдено грузомъ при повагонной перевозкѣ въ прямомъ сообщеніи, и однѣ сутки на каждыя 80 верстъ при попудной перевозкѣ въ прямомъ сообщеніи, и при всякихъ перевозкахъ въ мѣстномъ сообщеніи.

При исчисленіи сихъ сроковъ разстояніе до 10 верстъ включительно откидывается, а свыше 10 верстъ считается за полное суточное разстояніе.

3, Однѣ сутки на передачу груза съ дороги широкой колеи на узкую или обратно.

Б. На доставку груза, перевозимаго съ большою скоростью, полагается:

1) Однѣ сутки на отправленіе груза;

2) Однѣ сутки на каждыя 165 верстъ всего разстоянія, которое должно быть пройдено грузомъ, причемъ неполныя 165 верстъ считается за 165 верстъ.

3) Однѣ сутки на передачу груза съ дороги широкой колеи на узкую или обратно.

Указанные въ § 1 сроки на отправленіе грузовъ и на передачу ихъ съ дороги широкой колеи на узкую и обратно распредѣляются поровну: при отправленіи—между подъѣзднымъ путемъ и дорогою назначенія, а при передачѣ—между подъѣзднымъ путемъ и дорогою его примыканія. Общій учетъ сроковъ на перевозку грузовъ въ прямыхъ съ подъѣзднымъ путемъ сообщеніяхъ производится по совокупности таковыхъ сроковъ на дорогахъ сѣти и подъѣздномъ пути.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, не встрѣчая возраженій противъ удовлетворенія означеннаго ходатайства Правленія Общества Кувшиновскаго Подъѣзднаго Пути, положилъ представить о семъ Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 18.— а) объ установленіи сроковъ возврата на дорогу-собственницу таможенныхъ корзинъ; б) объ установленіи платы дорогами слѣдованія въ пользу дороги-собственницы за пользованіе таможенными корзинами; и в) о распредѣленіи между дорогами слѣдованія стоимости амбаллировки недосмотрѣнныхъ грузовъ.

Настоящій вопросъ былъ возбужденъ Управленіемъ Привислинскихъ жел. дор. въ 1909 году и разсматривался на CXII Общемъ Съѣздѣ,—вопросъ 38 программы его занятій,—причемъ названный Съѣздъ, по обмѣнѣ мнѣніями, не призналъ возможнымъ тогда же установить какія-либо особыя правила для урегулированія возбужденныхъ Привислинскими дорогами вопросовъ и предоставилъ названнымъ дорогамъ вновь внести таковой на обсужденіе Общаго Съѣзда, подкрѣпивъ соображенія свои данными о желательныхъ срокахъ возврата таможенныхъ корзинъ и размѣрахъ платы въ пользу дороги-собственницы за пользованіе таковыми корзинами.

Ссылаясь на приведенное постановленіе CXII Общаго Съѣзда, Управленіе Привислинскихъ жел. дор., рапортомъ въ Управленіе жел. дор., отъ 10 декабря 1913 года, за № 229353, сообщило нижеслѣдующія цифровыя данныя, прося одновременно внести вопросы на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, что и было исполнено предложеніемъ Управленія жел. дор., отъ 21 того же декабря, за № 26110:

1) что на Привислинскихъ дорогахъ въ настоящее время имѣется 163 корзины, общей стоимостью 8.238 руб. 70 коп., при чемъ на ремонтъ и возобновленіе корзинъ затрачивается, въ среднемъ въ годъ 1004 руб. 91 коп. (за 1910—1911 и 1912 г.г. затрачено 3014 руб. 75 коп.)

2) что оборотъ корзинъ составляетъ въ среднемъ:

а)	для ст.	Млава	36 дней.
б)	„ „	Граница . . .	36 „
в)	„ „	Граево	25 „
г)	„ „	Сосновицы . .	38 „

3) что въ среднемъ одна корзина проходитъ всего лишь 94 вер. въ день;

4) что расходы по амбаллировкѣ равны въ среднемъ за послѣдніе три года (1910—1911—1912 г.г.) 2837 руб. 83 коп. въ годъ;

5) такимъ образомъ, расходы Привислинскихъ дор. ежегодно составляютъ:

а) 4% отъ капитала, затраченнаго на пріобрѣтеніе корзинъ, т. е.	329	руб.	56 коп.
б) расходъ на ремонтъ и возобновленіе корзинъ	1004	„	91 „
в) расходъ на амбаллировку	2837	„	83 „
Итого	4172	руб.	30 коп.

въ годъ, въ виду чего является вполнѣ справедливымъ требованіе, чтобы дороги слѣдованія приняли участіе въ расходахъ по таковой операціи, при одновременномъ принятіи мѣръ къ сокращенію времени нахожденія корзинъ въ пути.

Согласно примѣчанія 1 къ § 95 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, порожнія таможенныя корзины должны возвращаться со ст. назначенія груза на ст. приписки съ почтовыми поѣздами, что, однако, очень рѣдко соблюдается дорогами и, слѣдуетъ добавить, не всегда является выполнимымъ въ виду того, что корзины, по своимъ размѣрамъ, занимаютъ много мѣста въ багажномъ вагонѣ, въ особенности, если слѣдуетъ не одна, а нѣсколько корзинъ. Очевидно, возвратъ корзинъ съ почтовыми поѣздами установленъ былъ съ цѣлью доставить таковыя на пограничныя станціи возможно скорѣе, внѣ сроковъ, установленныхъ Правилами для возврата другихъ приспособленій, напр., брезентовъ, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, имѣя въ виду значительное количество мелкихъ недосмотрѣнныхъ на границѣ грузовъ, пришлось бы пограничнымъ дорогамъ держать на пограничныхъ пунктахъ громадный запасъ корзинъ, изготовленіе, ремонтъ, а равно храненіе которыхъ сопряжено со значительными, невозмѣщаемыми дорогѣ изъ эксплоатаціонныхъ средствъ, расходами и съ разнаго рода затрудненіями.

Исходя изъ этой точки зрѣнія, слѣдовало бы срокъ для возврата порожнихъ корзинъ установить не какъ проектировалось на 112-омъ Общемъ Съѣздѣ Сѣв.-Западными дорогами,—примѣнительно къ срокамъ доставки того груза, изъ подъ перевозки котораго корзина возвращается,—а всегда одинъ и тотъ же, примѣняемый для грузовъ большой скорости (см. п. „Б“ § 1 Правилъ, изданныхъ на основаніи ст. 53 Общ. Уст.), при чемъ ст. назначенія груза должно быть предоставлено на возвратъ корзины 24 часа со времени полученія таковой отъ Таможни.

Такъ какъ корзины, въ силу § 95 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, слѣдуютъ при особыхъ дорожныхъ вѣдомостяхъ, то ст. назначенія можетъ отмѣчать на этихъ документахъ время прибытія груза, передачи такового Таможнѣ, возврата таможней порожней корзины и время и № поѣзда, съ которымъ корзина отсылается ею на ст. приписки (подобно тому, какъ это дѣлается въ накладныхъ при возвратѣ со ст.

назначенія груза порожнихъ цистернъ), передаточныя же станціи отмѣчаютъ время пріема и сдачи корзинъ на сосѣднія дороги.

Плату за пользованіе, штрафъ за просрочку въ возвратѣ корзинъ, было бы возможно установить въ такомъ же размѣрѣ, какой установленъ для брезентовъ, т. е. по 50 коп. за пользованіе и по 1 руб. за просрочку въ сутки, тѣмъ болѣе, что средняя стоимость одной корзины и одного брезента почти одинакова (около 70 руб.). Разсчеты за пользованіе и за просрочку въ возвратѣ можно бы производить на тѣхъ же основаніяхъ, на коихъ нынѣ производятся разсчеты по брезентамъ, согласно свѣдѣніямъ, имѣющимся въ дорожныхъ вѣдомостяхъ, каковой порядокъ никакихъ затрудненій вызвать не долженъ.

Что же касается распредѣленія между дорогами слѣдованія расходовъ по амбаллировкѣ, то, несомнѣнно, желательно, чтобы расходы по таковой ложились или на Таможню, въ интересахъ и по требованію которой таковая производится, или на грузохозяина, которому предоставляются извѣстныя удобства, въ смыслѣ уплаты имъ пошлины не на границѣ, а во внутренней Таможнѣ.

Имѣя, однако, въ виду § 111 Инструкціи по желѣзнодорожному привозу, по смыслу котораго расходы по амбаллировкѣ должны нести желѣзныя дороги, впредь до измѣненія такового въ установленномъ порядкѣ, является справедливымъ, чтобы эти расходы несли не одна лишь дорога пограничная, а всѣ дороги слѣдованія груза, одинаково заинтересованныя въ перевозкѣ такового, пропорціонально пройденному грузомъ по каждой изъ нихъ разстоянію.

Разсчеты между дорогами за амбаллировку можно было бы производить на основаніи указаній о стоимости таковой, дѣлаемыхъ пограничными станціями въ дорожныхъ вѣдомостяхъ, каковыя указанія провѣрялись бы пограничною дорогою на основаніи представленныхъ станціями счетовъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По заслушаніи вышеизложеннаго со стороны представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіи Общаго Съѣзда было указано, что дѣйствительно было бы вполнѣ справедливо, чтобы стоимость амбаллировки недосмотрѣнныхъ пограничною таможнею грузовъ распредѣлялась пропорціонально между всѣми дорогами слѣдованія этихъ грузовъ по пути къ одной изъ внутреннихъ таможенъ. На Съѣздѣ было также заявлено, что отправка заграничныхъ грузовъ для досмотра во внутреннихъ таможняхъ именно въ спеціальныхъ для сего корзинахъ представляется безусловно выгодной для всѣхъ дорогъ сѣти, такъ какъ

упаковка означенныхъ грузовъ въ помянутыя корзины даетъ возможность перевозить ихъ въ одномъ вагонѣ съ прочими сборными отправками,— при отсутствіи же такихъ корзинъ недосмотрѣнные грузы должны слѣдовать въ особомъ вагонѣ, за таможенными замками и пломбами,—что, съ точки зрѣнія возможно лучшей утилизаціи подвижного состава, врядъ ли можно признать желательнымъ.

Равнымъ образомъ, на Съѣздѣ было признано необходимымъ установленіе сроковъ возврата такихъ корзинъ на дорогу-собственницу.

Что же касается размѣра платъ за пользованіе таможенными корзинами, порядка разсчетовъ и опредѣленія сроковъ ихъ возврата, то по сему поводу представителями дорогъ было указано на желательность и возможность установленія таковыхъ во всемъ согласно съ правилами о взаимномъ пользованіи брезентами.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Съ приведеннымъ мнѣніемъ **Общій Съѣздъ** согласился, вслѣдствіе чего и **положилъ**—передать настоящій вопросъ въ Техническую Коммиссію, поручая таковой выработать особыя правила пользованія таможенными корзинами съ установленіемъ сроковъ возврата таковыхъ на дорогу-собственницу, размѣра платы за пользованіе и порядка распредѣленія стоимости амбаллировки,—во всемъ примѣнительно къ правиламъ о взаимномъ пользованіи брезентами.

Изложеніе дѣла.

Вопросы 19 и 21. Объ измѣненіи редакціи § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи примѣнительно къ новой редакціи § 43 сего Соглашенія.

На CXXIII Общемъ Съѣздѣ была установлена новая редакція § 43 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, содержащая точныя и опредѣленныя указанія, въ какихъ случаяхъ принимающая дорога обязана принять передаваемые ей вагоны безъ замѣны имѣющихся на нихъ пломбъ и въ какихъ случаяхъ сдающая дорога обязана наложить на передаваемые ею вагоны новыя пломбы, вмѣсто забракованныхъ.

Между тѣмъ въ § 33 Соглашенія остались указанія на отдѣльные случаи недостатковъ въ пломбахъ, при наличности коихъ передаточныя станціи должны требовать замѣны пломбъ новыми, каковыя указанія, являясь съ введеніемъ въ дѣйствіе новой редакціи § 43, излишними, въ то же время въ части своей, говорящей о необходимости наложенія новыхъ пломбъ въ случаѣ замѣченнаго на передаточномъ пунктѣ несоотвѣтствія знаковъ на пломбахъ дѣйствительному времени ихъ наложенія, даже противорѣчатъ пункту 2 Отдѣла *А* § 43-го, требующему въ такихъ случаяхъ лишь оговорки въ вагонномъ листѣ.

Указывая, что несогласованность редакціи § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи съ новой редакціей § 43-го, уже являлась причиною новыхъ недоразумѣній на передаточныхъ станціяхъ и вызывала задержку вагоновъ и неправильный отказъ въ ихъ пріемѣ, и въ значительной степени парализуетъ ту цѣль, которая преслѣдовалась измѣненіемъ редакціи § 43 Соглашенія, Правленіе Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. дор. просило внести настоящій вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда. При этомъ названное Правленіе, съ своей стороны, полагало бы желательнымъ исключить изъ § 33 перечисленіе случаевъ браковки пломбъ на передаточныхъ пунктахъ, замѣнивъ это перечисленіе соотвѣтствующими ссылками на § 43 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. (Ц. З. д. О. С. отъ 13 янв. 1914 г. № 14/294).

Независимо отъ сего, Правленіе О-ва Сѣверо-Донецкой ж. дор., указывая, что противорѣчіе между содержаніемъ 2 абзаца § 33 и п.п. 1 и 2 раздѣла *А* § 43 Соглашенія о прямомъ сообщеніи вызываетъ на передаточныхъ пунктахъ частыя недоразумѣнія, съ своей стороны, просило внести на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ объ отмѣнѣ абзаца 2-го § 33 Соглашенія.

(Цирк. З. д. О. С. отъ 24 января 1914 г. за № 54/504).

Отзывы желѣзныхъ дорогъ,

Въ отзывѣ своемъ отъ 7/8 марта с. г. за № 188/2522, Правленіе Общества Владикавказской жел. дороги, по существу настоящаго вопроса, сообщаетъ, что вполнѣ раздѣляя предложеніе Правленія Общества Московско-Кіево-Воронежской ж. д. о необходимости согласованія этихъ двухъ параграфовъ, со своей стороны, полагаетъ § 33 изъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи исключить совершенно.

Возможность такого исключенія подсказывается тѣмъ, что: а) первая часть § 33, опредѣляющая случаи замѣны пломбъ при обнаруженіи неисправности или отсутствіи ихъ во время слѣдованія поѣзда на одной изъ дорогъ слѣдованія представляется совершенно излишней уже потому, что тотъ или иной способъ огражденія своихъ интересовъ во время слѣдованія въ предѣлахъ каждой дороги долженъ быть предоставленъ усмотрѣнію самой дороги и на интересахъ другихъ дорогъ, до момента передачи на нихъ груза, отразиться не можетъ.

б) Указанія же второй части § 33, относительно порядка дѣйствія дорогъ при обнаруженіи неисправности пломбъ на передачахъ, заключаются въ исчерпывающемъ всѣ случаи перечнѣ недостатковъ въ пломбахъ § 43 Соглашенія, въ установленной 123 Общимъ Съѣздомъ новой его редакціи,

Сужденія и постановленіе Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса на Общемъ Съѣздѣ, представителями казенныхъ и частныхъ жел. дорогъ, въ виду очевиднаго противорѣчія между постановленіемъ, заключающимся въ § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, и установленной на CXXXIII Общемъ Съѣздѣ новой редакціей § 43 сего Соглашенія, единогласно было признано необходимымъ измѣнить § 33. Въ виду сего Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда былъ доложенъ проектъ новой редакціи сего §—*а*, составленный Конторою Общаго Съѣзда. Разсмотрѣвъ предложенную редакцію и одобривъ таковую, **Общій Съѣздъ положилъ** измѣнить § 33 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, изложивъ его въ слѣдующей редакціи:

§ 33. Въ нижеслѣдующихъ случаяхъ, въ пути слѣдованія, на каждый вагонъ или цистерну обязательно навѣшиваются новыя пломбы;

а) если пломбъ вовсе нѣтъ,

б) когда на вагонѣ находятся пломбы съ недостатками, перечисленными въ п. *Б* § 43.

Навѣшиванія новыхъ пломбъ не требуется, когда на вагонѣ находятся пломбы съ неисправностями, предусмотрѣнными въ п. *А* § 43, при условіи отмѣтки въ вагонномъ листѣ о замѣченныхъ неисправностяхъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 20. О допустимости, вопреки требованію § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, пломбированія вагоновъ съ мелочными отправками—пломбами безъ обозначенія станціи отправленія.

Начальникъ Николаевской жел. дор., рапортомъ отъ 19/22 декабря 1913 г., за № 1347862/471210, сообщилъ Управленію жел. дорогъ о нижеслѣдующемъ:

Параграфъ 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи опредѣляетъ, въ числѣ обязательныхъ, слѣдующія обозначенія на пломбахъ: „станція и дорога, наложившая пломбы, годъ, мѣсяцъ и число наложенія, и контрольныя цифры".

Сѣверо-Западныя дороги снабдили вѣсовщиковъ - раздатчиковъ, сопровождающихъ вагоны съ мелочнымъ грузомъ, пломбирными тисками, на которыхъ, однако, не обозначено названіе станціи отправленія, а только указанъ порядковый № тисковъ.

Употребленіемъ такихъ пломбирныхъ тисковъ, по мнѣнію Начальника Николаевской жел. дор., явно нарушаются указанныя выше требованія § 29 Соглашенія. Ссылка въ данномъ случаѣ на § 31 не вполнѣ соотвѣтствуетъ сущности вопроса, такъ какъ въ этомъ параграфѣ лишь поясняется, что если въ пломбахъ имѣются какія-либо особенности, то онѣ должны быть оговорены въ вагонномъ листѣ. Изъ этого не слѣдуетъ, что тѣмъ самымъ отмѣняется основное требованіе § 29 и допускается употребленіе пломбирныхъ тисковъ, не имѣющихъ указанія станціи данной дороги.

Если, однако, допустить возможность употребленія сжимовъ безъ обозначенія названія станціи, то было бы необходимо соотвѣтствующимъ образомъ, измѣнить редакцію § 29 и дать дорогамъ указаніе, куда же именно въ такихъ случаяхъ адресовать депеши о недоразумѣніяхъ съ грузомъ, въ настоящее время (согласно §§ 89 и 90 Соглашенія) подаваемыя на станцію, наложившую пломбы.

Въ виду сего, Начальникъ Николаевской жел. дороги просилъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о соотвѣтствующемъ распоряженіи.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровождая при предложеніи отъ 11 января с. г., за № 662, копію вышеизложеннаго рапорта Начальника Николаевской жел. дор., внесъ возбужденный въ немъ вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 21 января 1914 г., № 37/473).

Справка.

Согласно § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи на пломбахъ должны быть обозначены: станція и дорога, наложившая пломбы, годъ, мѣсяцъ и число наложенія и контрольныя цифры.

Примѣчаніе. Кромѣ указанныхъ въ настоящемъ параграфѣ обозначеній, допускается помѣщеніе на желѣзнодорожной пломбѣ оттиска фамиліи или фирмы отправителя, названіе склада, изъ котораго отправляется грузъ и т. п., причемъ такія добавочныя обозначенія для остальныхъ дорогъ слѣдованія значенія не имѣютъ и при передачѣ съ дороги на дорогу вагона съ такими пломбами, агенты передаточныхъ станцій оттиска отправителя не провѣряютъ.

Согласно съ § 31 того же Соглашенія, если дорога имѣетъ какія-либо особенности своихъ пломбъ, то должна о таковыхъ оговорить въ вагонномъ листѣ.

Отзывы Рязанско-Уральской и Московско-Казанской жел. дорогъ.

По существу настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда были оглашены нижеслѣдующіе отзывы Управленій Рязанско-Уральской и Московско-Казанской желѣзныхъ дорогъ:

Управленіе Рязанско-Уральской жел. дороги, полагаетъ, „что пломбированіе вагоновъ тисками безъ обозначенія въ оттискахъ на пломбахъ названія станціи, наложившей пломбы, можетъ быть допустимо, но только лишь въ предѣлахъ своей дороги. Въ перевозкахъ же прямого сообщенія вагоны должны быть обязательно запломбированы тисками съ обозначеніемъ на пломбахъ всѣхъ свѣдѣній, требуемыхъ § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. Отсутствіе на пломбахъ названія станціи не можетъ быть допустимо, безъ соотвѣтствующаго измѣненія Соглашенія о прямомъ сообщеніи, ибо тогда былъ бы нарушенъ принципъ отвѣтственности дорогъ между собою по пломбамъ, такъ какъ тогда являлось бы невозможнымъ опредѣлить отвѣтственную станцію, наложившую пломбы. Кромѣ того, при отсутствіи на пломбахъ названія станціи, могутъ происходить массовыя затрудненія: при выясненіи недостачъ, засылокъ, принадлежности бездокументныхъ мѣстъ и т. п. неисправностей, такъ какъ станція, обнаружившая неисправность при отсутствіи свѣдѣній о станціи наложившей пломбы въ вагонномъ листѣ, будетъ поставлена въ безвыходное положеніе въ отношеніи опредѣленія этой послѣдней станціи, а потому естественно, при такихъ условіяхъ, розыскъ, долженъ будетъ производиться по всѣмъ передаточнымъ пунктамъ, по пути слѣдованія груза, не исключая и станціи отправленія, что создастъ огромную совершенно непроизводительную работу не только

для телеграфа, но и для станцій, которыя, по обстоятельствамъ дѣла, будучи совершенно непричастны къ данному случаю, все-таки будутъ поставлены въ необходимость производить розыскъ грузовъ. Теперь же всякія сношенія при выясненіи недоразумѣній съ грузами производятся лишь съ послѣдней станціей, наложившей пломбы и, въ исключительныхъ случаяхъ, со станціей отправленія, минуя всѣ другіе передаточные или сортировочные пункты, съ чѣмъ, при общей перегруженности станцій работой нельзя не считаться".

Управленіе Московско-Казанской жел. дороги, со своей стороны, признавало нежелательнымъ допущеніе, вопреки требованію § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, пломбированія вагоновъ съ мелочными отправками пломбами безъ обозначенія названія станціи отправленія, такъ какъ такое пломбированіе сдѣлало бы затруднительнымъ выполненіе §§ 89 и 90 Соглашенія о прямомъ сообщеніи и способствовало бы лишь задержкѣ въ розыскѣ грузовъ и выясненіи принадлежности оказавшихся безъ документовъ мѣстъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Соглашаясь съ мнѣніями приведенными въ изложенныхъ отзывахъ, представитель Московскаго района казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, указалъ, что хотя на многихъ казенныхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и на Московско-Курской, подобный порядокъ и допущенъ, все же въ возбужденномъ вопросѣ есть какъ будто нѣкоторое недоразумѣніе, ибо наложеніе пломбъ безъ обозначенія станціи отправленія примѣняется на названныхъ дорогахъ лишь во внутреннемъ сообщеніи. Пломбы эти замѣняютъ замки для раздатчиковъ и вагоны за такими пломбами на сосѣднія дороги не передаются.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Принимая во вниманіе приведенное разъясненіе и раздѣляя мнѣнія изложенныя въ отзывахъ Рязанско-Уральской и Московско-Казанской жел. дорогъ, **Общій Съѣздъ** единогласно **положилъ**, разъяснить дорогамъ сѣти, что наложеніе на вагоны пломбъ безъ обозначенія станціи отправленія можетъ быть допущено лишь во внутреннемъ сообщеніи каждой отдѣльной дороги; при перевозкахъ же въ прямомъ сообщеніи — подлежатъ точному соблюденію постановленія § 29 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 22. Объ установленіи одинаковаго на всѣхъ дорогахъ порядка составленія документовъ по отправкамъ грузовъ съ разъѣздовъ.

Управленіе Сибирской желѣзной дороги вошло въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ (отъ 8 октября 1913 года за № 209652/6148) слѣдующаго содержанія:

„При отправленіи грузовъ съ разъѣздовъ, открытыхъ для необязательныхъ операцій по пріему грузовъ къ отправленію, съ составленіемъ грузовыхъ документовъ на сосѣднихъ тарифныхъ станціяхъ, практиковался на дорогахъ различный порядокъ составленія грузовыхъ документовъ, а именно: на нѣкоторыхъ дорогахъ документы составлялись предыдущими тарифными станціями по пути слѣдованія груза, на другихъ же дорогахъ послѣдующими станціями, что при взиманіяхъ платъ за весь тарифный перегонъ не вызывало на практикѣ недоразумѣній и неудобствъ.

Съ введеніемъ же, съ 1-го октября с. г., новаго порядка разсчета платъ за провозъ грузовъ до разъѣздовъ, открытыхъ для необязательныхъ операцій, т. е. не за цѣлый тарифный перегонъ, а за дѣйствительное разстояніе отдѣльно до сосѣднихъ тарифныхъ станцій и отдѣльно за разстояніе отъ сосѣдней тарифной станціи до станціи назначенія,—возникаетъ вопросъ объ установленіи на всѣхъ дорогахъ одинаковаго порядка составленія грузовыхъ документовъ для удобства станцій назначенія производства разсчетовъ по перевозкамъ грузовъ отъ названныхъ разъѣздовъ,—причемъ является желательнымъ, чтобы грузовые документы при отправленіи груза въ прямомъ сообщеніи съ разъѣздовъ, указанныхъ въ спискѣ тарифа № 7721, опубликованнаго въ Сборникѣ Тарифовъ № 2298, всегда составлялись послѣдующей по пути слѣдованія груза тарифной станціей, а не предыдущей, ибо, при такомъ порядкѣ, станція назначенія всегда будетъ имѣть возможность скоро, просто и безошибочно исчислять провозную плату, а именно: опредѣливъ стоимость провоза отъ станціи составленія документовъ, прибавляетъ стоимость провоза отдѣльно за разстояніе отъ этой станціи до даннаго разъѣзда, тогда какъ при составленіи документовъ не послѣдующей, а предыдущей по пути слѣдованія груза, станціей,—станція назначенія вынуждена будетъ предварительно выяснять станцію, отъ которой нужно исчислять платежи, что является ненужнымъ затрудненіемъ и, кромѣ

того, возможны ошибки, а именно исчисленіе провозной платы не отъ станціи, отъ которой дѣйствительно слѣдовало исчислять, а отъ предыдущей, которая составляла документы, послѣдствіемъ чего явятся переборы.

Въ виду изложеннаго, Управленіе дороги ходатайствуетъ объ установленіи обязательнаго для всѣхъ дорогъ вышеприведеннаго порядка составленія документовъ на грузы, отправляемые съ разъѣздовъ, указанныхъ въ отдѣлѣ Б списка тарифа № 7721, опубликованнаго въ Сборникѣ Тарифовъ № 2298, и о послѣдующемъ рѣшеніи по сему вопросу проситъ не отказать увѣдомить".

Вслѣдствіе вышеизложеннаго, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и предложилъ внести этотъ вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда (25 октября 1913 г. № 21545.

(Циркул. Завѣд. дѣлами Общаго Съѣзда отъ 2 декабря 1913 г. за № 1039/3801).

Отзывы дорогъ.

По настоящему вопросу Конторою Общаго Съѣзда получены отзывы желѣзныхъ дорогъ: Сѣверо-Западныхъ, Московско-Казанской и Владикавказской.

1. Управленіе Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, отношеніемъ отъ 20 января 1914 г. за № 1157/695, сообщило, что на этихъ дорогахъ, при отправленіи грузовъ съ пунктовъ, открытыхъ для необязательныхъ операцій, составленіе грузовыхъ документовъ производится на этихъ же пунктахъ, а не на сосѣднихъ тарифныхъ станціяхъ.

Что же касается до установленія одинаковаго на всѣхъ дорогахъ порядка составленія грузовыхъ документовъ, при отправленіи грузовъ въ прямомъ сообщеніи съ разъѣздовъ, полустанцій и прочихъ остановочныхъ пунктовъ, указанныхъ въ спискѣ тарифа № 7721, то Управленіе Сѣверо-Западныхъ ж. дор. вполнѣ присоединяется къ мнѣнію, высказанному по настоящему вопросу Управленіемъ Сибирской желѣзной дороги".

2. Правленіе Общества Московско-Казанской жел. дороги, отношеніемъ отъ 27 февраля 1914 г. за № 888/6723, сообщило, что „врядъ ли возможно установить предлагаемый Сибирскою дорогою порядокъ на всѣхъ дорогахъ, такъ какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ документы составляются на самыхъ разъѣздахъ, а на другихъ дорогахъ можетъ оказаться какое либо затрудненіе, чтобы документы составлялись на попутныхъ станціяхъ.

Возможно высказать пожеланіе, чтобы для разъѣздовъ была выдѣ-

лена особая серія документовъ, на которыхъ былъ бы поставленъ штемпель съ наименованіемъ того разъѣзда, съ котораго слѣдуетъ грузъ, и тогда безразлично, какая станція будетъ составлять документы, такъ какъ на таковомъ будетъ названіе разъѣзда, а не той станціи, которая составляетъ документъ, и дорога назначенія будетъ имѣть полную возможность произвести правильный разсчетъ".

3. Правленіе Общества Владикавказской жел. дороги, отношеніемъ отъ 20 января 1914 г. за № 60/644, сообщило, что на этой дорогѣ разъѣзды, объ открытіи которыхъ для необязательныхъ грузовыхъ операцій публиковалось въ Сборникѣ Тарифовъ (съ отпечатаніемъ ихъ названій курсивомъ въ Сборникѣ постанціонныхъ разстояній) снабжены бланками всѣхъ грузовыхъ документовъ для составленія таковыхъ на самыхъ разъѣздахъ, съ разсчетомъ провозныхъ платъ согласно установленныхъ правилъ. Этотъ порядокъ долженъ бы примѣняться и на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, что видно изъ циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ Начальникамъ казенныхъ дорогъ отъ 14 декабря 1912 г. № 35100/25140, Сб. Тар. № 2266.

Такъ какъ Сибирская жел. дорога имѣла въ виду разъѣзды, помѣщенные въ особомъ приложеніи къ Сборнику тарифныхъ разстояній, то возбужденный ею вопросъ, по мнѣнію Управленія дороги, разрѣшенъ указаннымъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 35100".

Справка.

Въ циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ, 13/14 Декабря 1912 г. № 35100/25140, изложено слѣдующее:

„На VII-мъ съѣздѣ Начальниковъ коммерческихъ службъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выяснилось, что въ практикѣ желѣзныхъ дорогъ имѣютъ мѣсто случаи, когда полустанція, открытая, въ порядкѣ ст. 3 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, для необязательныхъ операцій на основаніи извѣщенія въ Сборникѣ Тарифовъ, не включается однако, въ Сборникъ постанціонныхъ разстояній, каковое обстоятельство создаетъ неудобства для отправителей и получателей грузовъ, такъ какъ полустанція лишается возможности самостоятельнаго составленія дорожныхъ документовъ на отправляемые грузы, а равно самостоятельной выдачи грузовъ безъ посредства сосѣднихъ станцій.

Во избѣжаніе указанныхъ неудобствъ, VII съѣздъ Начальниковъ коммерческихъ службъ постановилъ рекомендовать желѣзнымъ дорогамъ о каждомъ случаѣ невключенія полустанціи, открытой для необязательныхъ операцій, въ Сборникъ постанціонныхъ разстояній, сообщать въ

Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ на предметъ соотвѣтственныхъ исправленій въ названномъ Сборникѣ.

Означенное постановленіе VII съѣзда Начальниковъ коммерческихъ службъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ принять къ свѣдѣнію и, въ подлежащихъ случаяхъ, къ руководству".

При обсужденіи вопроса, представитель Рязанско-Уральской жел. дороги, М. П. Славскій, считалъ необходимымъ обратить вниманіе Съѣзда, что установленный новый порядокъ разсчета платъ за провозъ грузовъ отъ и до разъѣздовъ, платформъ и иныхъ нетарифныхъ пунктовъ не распространяется на нѣкоторыя линіи, участки, вѣтви и т. д. Рязанско-Уральской жел. дороги въ виду того, что по Уставу Общества установлено право дороги взимать плату за перевозку грузовъ по такимъ линіямъ и вѣтвямъ, въ сообщеніи отъ и до нетарифныхъ пунктовъ, за весь перегонъ, что и оговорено въ п. 3-мъ постановленія Тарифнаго Комитета отъ 4-го февраля 1913 года за № 1744/301. Затѣмъ М. П. Славскимъ было высказано, что при новомъ порядкѣ разсчета провозной платы за дѣйствительное разстояніе отъ и до нетарифныхъ пунктовъ необходимо придавать весьма серьезное значеніе вопросу объ очередяхъ, такъ какъ, если предоставить право составленія документовъ на самыхъ нетарифныхъ пунктахъ, то такіе грузы не будутъ попадать въ общую очередь грузовъ сосѣдней попутной станціи и, такимъ образомъ, можетъ оказаться, что во избѣжаніе сдачи грузовъ на очередь на станціи, отправители предпочтутъ отправить грузъ съ дальнѣйшаго нетарифнаго пункта, заплативъ нѣсколько больше за провозъ, чѣмъ могутъ быть серьезно нарушены интересы другихъ отправителей. Собственно же по вопросу, возбужденному Сибирскою дорогою, М. П. Славскій присоединился къ предложенію этой дороги о составленіи документовъ не на предыдущей, а на попутной тарифной станціи.

Представитель Кавказско-Туркестанскаго раіона казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, П. І. Добросельскій, замѣтилъ, что при точномъ исполненіи вышеприведеннаго циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 33100/25140, возбужденнаго Сибирскою жел. дорогою вопроса не возникло бы, такъ какъ всѣ нетарифные пункты, открытые для необязательныхъ грузовыхъ операцій, помѣщенные въ Сборникѣ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, имѣютъ право самостоятельнаго составленія документовъ на отправляемые ими грузы, что по существу, казалось бы, необходимо признать правильнымъ, такъ какъ нетарифный пунктъ имѣетъ налицо грузъ и

слѣдовательно, можетъ правильно опредѣлить его наименованіе, а также и взвѣсить, тогда какъ попутной станціи пришлось бы для сего выгружать грузъ изъ вагона. Въ виду этого П. І. Добросельскій полагалъ, что настоящему Общему Съѣзду надлежало бы возбудить предъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ ходатайство о включеніи всѣхъ нетарифныхъ пунктовъ въ Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, съ предоставленіемъ имъ права самостоятельнаго составленія дорожныхъ документовъ.

Представители прочихъ желѣзныхъ дорогъ, раздѣляя приведенное мнѣніе П. І. Добросельскаго, высказали, однако, что во 1-хъ, включеніе нетарифныхъ пунктовъ въ Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній не можетъ послѣдовать немедленно, а лишь по прошествіи нѣкотораго времени, Съѣзду же необходимо указать станціямъ, какъ онѣ должны поступать въ настоящее время, и во 2-хъ, нетарифные пункты будутъ открываться и впослѣдствіи, и со времени открытія ихъ до включенія въ Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній будетъ нѣкоторый промежутокъ времени, поэтому возбужденный Сибирскою желѣзною дорогою вопросъ, въ принципѣ, все-таки необходимо разрѣшить.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По изложеннымъ соображеніямъ **Общій Съѣздъ положилъ:**

1) признать въ принципѣ правильнымъ, что документы на отправляемые съ разъѣздовъ, платформъ и другихъ нетарифныхъ пунктовъ грузы большой и малой скорости какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ должны быть составляемы на этихъ нетарифныхъ пунктахъ;

2) просить соотвѣтственнаго распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ о включеніи всѣхъ существующихъ на сѣти нетарифныхъ пунктовъ, открытыхъ для производства необязательныхъ грузовыхъ операцій, въ Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній, и,

3) въ случаяхъ, когда какой либо нетарифный пунктъ въ Сборникъ тарифныхъ постанціонныхъ разстояній не включенъ, составленіе дорожныхъ грузовыхъ документовъ на отправляемые съ такого пункта грузы, должно всегда производиться не на предыдущей по пути слѣдованія, а на попутной станціи.

Изложенное представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 25. О посылкѣ Комендантамъ станцій увѣдомленій о прибытіи грузовъ и о взиманіи платы за составленіе названныхъ увѣдомленій.
(V Съѣздъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, в. 14).

Начальникъ Службы Сборовъ Забайкальской жел. дор., внесшій настоящій вопросъ на обсужденіе V-го Съѣзда, отношеніемъ на имя Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 28 августа 1913 г. за № 25485, сообщилъ слѣдующее:

„Параграфъ 57 Временныхъ Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ Военнаго вѣдомства требуетъ посылки увѣдомленія о прибывающихъ воинскихъ грузахъ только учрежденіямъ и то лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда на данной станціи нѣтъ Коменданта и когда грузъ перевозится безъ сопровожденія Начальниковъ транспорта; опредѣленныхъ же указаній о томъ, должны ли посылаться увѣдомленія о прибытіи грузовъ Комендантамъ станціи, въ правилахъ нѣтъ.

Коменданты станцій хотя и имѣютъ, въ силу § 51 названныхъ правилъ, свѣдѣнія о прибывающихъ къ нимъ грузахъ, но точно опредѣлить, когда и съ какимъ поѣздомъ прибудетъ грузъ не могутъ и кромѣ того нерѣдко проживаютъ вдали отъ станцій, такимъ образомъ является необходимость тѣмъ или инымъ порядкомъ ставить ихъ въ извѣстность о прибытіи на станцію воинскихъ грузовъ. Вслѣдствіе этого, въ громадномъ большинствѣ случаевъ, станціями составляются увѣдомленія о прибытіи воинскихъ грузовъ и посылаются Комендантамъ съ нарочнымъ.

За составленіе и посылку названныхъ увѣдомленій Забайкальская жел. дорога включала въ дорожные документы и счета Военнаго вѣдомства по 25 к. съ отправки, примѣнительно § 43 Общаго Тарифа № 7704. Военное же вѣдомство отказываетъ въ уплатѣ этихъ суммъ, ссылаясь на § 57 приведенныхъ правилъ. Такимъ образомъ желѣзная дорога, неся извѣстный трудъ по составленію увѣдомленій, ничего за это не получаетъ.

Полагая, что подобнаго рода случаи имѣютъ мѣсто не на одной Забайкальской дорогѣ, названный Начальникъ Службы Сборовъ считалъ необходимымъ выяснить, слѣдуетъ ли посылать Комендантамъ станцій увѣдомленія о прибытіи грузовъ, и если да, то обязано ли Военное вѣдомство оплачивать составленіе этихъ увѣдомленій, примѣнительно ст. 80 Общ. Уст. Росс. жел. дорогъ.

При обмѣнѣ мнѣніями по вопросу, Начальникъ Службы Сборовъ Екатерининской ж. д., П. Г. Лисякъ высказалъ, что вопросъ о посылкѣ увѣдомленій получателямъ воинскаго груза разрѣшается вполнѣ опредѣленно § 57 Временныхъ Правилъ для перевозки грузовъ Военнаго вѣдомства, отправляемыхъ въ видѣ запасовъ до сдачи ихъ въ войска, по смыслу коего посылка увѣдомленій получателямъ груза лежитъ на обязанности Коменданта станціи или Начальника прибывшаго транспорта; при отсутствіи же Коменданта и Начальника транспорта, увѣдомленіе о прибытіи груза станція обязана послать по почтѣ получателю груза, за счетъ сего послѣдняго.

Въ виду изложеннаго, по его мнѣнію, въ первомъ случаѣ (когда имѣется Комендантъ или Начальникъ транспорта) за непосылку увѣдомленій станція не отвѣчаетъ, поэтому и требовать съ Военнаго вѣдомства сборъ за эти увѣдомленія нѣтъ основаній; во второмъ же случаѣ (когда начальникъ станціи обязанъ послать увѣдомленіе), сборъ какъ за составленіе увѣдомленія, такъ и за посылку таковаго, подлежитъ уплатѣ на общемъ основаніи (ст. 80 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ).

Справка,

Въ § 57 Временныхъ Правилъ для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ Военнаго вѣдомства изложено слѣдующее:

„§ 57. По прибытіи груза на станцію назначенія, комендантъ станціи, по соглашенію съ начальникомъ станціи, опредѣляетъ время и мѣсто для выгрузки груза, причемъ комендантъ, а въ отсутствіи его начальникъ транспорта, немедленно обязаны увѣдомить начальника учрежденія, которому адресованъ грузъ, о времени и количествѣ прибывшаго груза, N.N. накладныхъ, при которыхъ онъ слѣдовалъ, а также о времени, въ которое онъ можетъ быть принятъ со станціи. При отсутствіи коменданта и начальника транспорта, увѣдомленіе о прибытіи груза *начальникъ станціи обязанъ послать по почтѣ получателю груза*, за счетъ сего послѣдняго“.

Заключеніе V Съѣзда.

По обсужденіи настоящаго вопроса, V-й Съѣздъ, присоединяясь къ мнѣнію, высказанному П. Г. Лисякъ, положилъ признать, что вопросъ въ полной мѣрѣ разрѣшается § 57 Временныхъ Правилъ въ томъ смыслѣ, что если на станціи прибытія воинскаго груза имѣется Комендантъ или если съ грузомъ прибылъ Начальникъ транспорта, то обязанность увѣдомить Начальника учрежденія, которому адресованъ грузъ, лежитъ на этихъ лицахъ, а не на станціи; при отсутствіи же Коменданта и Начальника транспорта увѣдомленіе должно быть посылаемо Начальнику учрежденія, которому грузъ адресованъ, станціей, за плату на общемъ

основаніи, т. е. по ст. 80 Общаго Устава. Посылка особаго увѣдомленія въ такихъ случаяхъ еще и подлежащему Коменданту не требуется.

Изложенное постановлено представить Общему Съѣзду.

Справка.

Аналогичный вопросъ „о посылкѣ адресатамъ увѣдомленій о прибытіи на станцію назначенія воинскихъ грузовъ“ разсматривался на IV Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ (вопр. 132).

Основываясь на ст. IX § 43 Части I Общаго Тарифа, согласно которой „За составленіе увѣдомленій (повѣстокъ) о прибытіи груза, посылаемыхъ на бланкахъ установленнаго Министерствомъ Путей Сообщенія образца, по адресу, указанному въ накладной именной или на предъявителя дубликата, въ порядкѣ ст. 80-й Общаго Устава Росс. ж. д.,— взимается съ получателя груза, въ пользу дороги назначенія, плата въ размѣрѣ 25 коп. за каждую отдѣльную накладную“, IV Съѣздъ постановилъ взимать за каждую посылку такого увѣдомленія по прибывшимъ воинскимъ грузамъ по 25 коп.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обсужденіи вопроса въ настоящемъ засѣданіи, представитель Военнаго вѣдомства Г. Ф. Бендеръ высказалъ, что, по его мнѣнію, § 57 Временныхъ Правилъ для перевозки грузовъ Военнаго вѣдомства, отправляемыхъ въ видѣ запасовъ до сдачи ихъ въ войска, изложенъ совершенно опредѣленно и правильно, какъ то и было отмѣчено въ засѣданіи V Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ т. е., если съ даннымъ транспортомъ воинскаго груза прибываетъ начальникъ транспорта, а въ случаѣ если таковой не прибываетъ, но на данной станціи назначенія имѣется комендантъ станціи, то посылка увѣдомленій получателю груза лежитъ на этихъ двухъ лицахъ въ зависимости отъ того, кто изъ нихъ имѣется на станціи; при отсутствіи же того и другого, увѣдомленія эти должна посылать станція по почтѣ, какъ то опредѣленно и указано въ означенномъ § 57 Правилъ. Посылка увѣдомленій комендантамъ станцій о прибывшихъ транспортахъ воинскихъ грузовъ, внѣ зависимости отъ того, имѣетъ ли постоянное пребываніе на данной станціи комендантъ или же эта станція находится въ вѣдѣніи коменданта, имѣющаго пребываніе на какой-либо другой станціи, никакими правилами о перевозкѣ воинскихъ грузовъ не предусмотрѣно и, слѣдовательно, на желѣзнодорожныхъ станціяхъ лежитъ только обязанность точнаго выполненія § 57 вышеуказанныхъ Временныхъ Правилъ. Кромѣ того необходимо имѣть въ виду, что коменданты станцій согласно § 51 означенныхъ Временныхъ Правилъ, всегда въ курсѣ того

какіе именно грузы и когда къ нимъ отправлены и, поэтому, имѣютъ возможность справляться на подлежащихъ станціяхъ назначенія о времени ихъ прибытія и, такимъ образомъ, въ полученіи особыхъ увѣдомленій, по существу, и не нуждаются.

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Ф. О. Магазингъ считалъ необходимымъ обратить вниманіе Съѣзда на то обстоятельство, что, хотя номинально, на какой-либо изъ станцій желѣзныхъ дорогъ и долженъ быть комендантъ, но фактически мѣстожительства его находится внѣ раіона данной станціи, какъ напримѣръ, въ Петербургѣ—воинскія грузы, на Сѣверо-Западныхъ жел. дорогахъ, прибываютъ на товарную станцію, комендантъ же фактически находится на пассажирской станціи, но живетъ въ самомъ городѣ. Естественно, увѣдомленій о прибытіи грузовъ ему не посылается; не посылается также и адресату, такъ какъ на станціи фактически долженъ быть комендантъ станціи; не прибылъ съ транспортомъ и начальникъ транспорта; и такимъ образомъ о прибытіи даннаго груза никто не получаетъ никакого увѣдомленія. За справками о прибытіи груза никто не явился; въ конечномъ результатѣ оказывается, что грузъ принятъ со станціи по истеченіи льготнаго срока храненія и, при выдачѣ его, начислена причитающаяся по тарифу за храненіе плата, а между тѣмъ Военное вѣдомство никогда этой платы желѣзнымъ дорогамъ не уплачиваетъ, ссылаясь на то, что станція назначенія не послала своевременно увѣдомленія о прибытіи груза, какъ то отъ нея трѣбуется на основаніи § 57 Временныхъ Правилъ. Поэтому, по мнѣнію Ф. О. Магазингъ, слѣдовало бы совершенно точно установить случаи, когда станціи обязаны увѣдомлять получателей воинскихъ грузовъ и кого именно, о прибытіи такихъ грузовъ; имѣютъ ли желѣзныя дороги право взимать плату за носылку увѣдомленій о прибывшихъ воинскихъ грузахъ, имѣя въ виду нѣкоторую несогласованность дѣйствующей статьи 80 Общаго Устава Росс. жел. дорогъ съ § 57 Временныхъ правилъ.

Представитель Кавказско-Туркестанской группы казенныхъ жел. дор. П. І. Добросельскій отмѣтилъ, что существующая несогласованность § 57 Временныхъ Правилъ о перевозкѣ воинскихъ грузовъ съ дѣйствующей статьей 80 Общаго Устава получилась потому, что означенный § 57 Правилъ редактированъ въ соотвѣтствіи со старой редакціей ст. 80-й, въ которой плата за посылку увѣдомленій не была опредѣленно фиксирована, а взималась по дѣйствительной, стоимости, въ зависимости отъ способа посылки увѣдомленія. Новая редакція ст. 80-й установлена въ 1910 г., по которой за посылку этихъ увѣдомленій установленъ фиксъ

въ 25 коп., независимо отъ способа увѣдомленія. Поэтому, казалось бы, въ настоящее время слѣдуетъ только ходатайствовать объ измѣненіи § 57 Временныхъ правилъ въ соотвѣтствіи съ закономъ — ст. 80-й Общаго Устава и съ Общимъ Тарифомъ, такъ какъ эта плата въ 25 к. включена и въ тарифъ. Измѣненіе этихъ Правилъ можетъ быть произведено по соглашенію двухъ Министерствъ — Военнаго и Путей Сообщенія.

Къ изложенному мнѣнію П. І. Добросельскаго присоединился и представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги Ю. А. Лэмпицкій, считавшій приэтомъ необходимымъ замѣтить, что, *по существу*, несогласованности между станціей 80-й Общаго Устава въ дѣйствующей нынѣ редакціи и § 57 Правилъ нѣтъ, а разница получается лишь въ размѣрѣ платы за посылку увѣдомленій, но такъ какъ Правила редактированы примѣнительно къ прежней редакціи 80-й статьи Устава, замѣненной нынѣ новою, то, естественно, и § 57 долженъ быть измѣненъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса **Общій Съѣздъ** единогласно **положилъ** признать:

1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда на какой либо станціи имѣетъ номинальное мѣсто пребыванія комендантъ, станціи, независимо отъ того, прибылъ ли съ даннымъ транспортомъ воинскаго груза начальникъ транспорта или нѣтъ — никому увѣдомленій о прибытіи груза не посылаютъ.

2) Въ случаяхъ, когда воинскій грузъ прибываетъ безъ сопровожденія начальника транспорта и на данной станціи не имѣется коменданта, посылка увѣдомленій, предусмотрѣнныхъ ст. 80-й Общаго Устава р. ж. д. и § 57 Временныхъ Правилъ о перевозкѣ грузовъ запаса, для станцій обязательна, причемъ за таковую посылку, независимо отъ способа, съ Военнаго вѣдомства должна быть взимаема плата, предусмотрѣнная означенной ст. 80-й, именно въ размѣрѣ 25 коп. съ каждой накладной.

Изложенное разъяснить всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ и вмѣстѣ съ тѣмъ, въ устраненіе возникающихъ какъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и между Управленіями желѣзныхъ дорогъ и Военнымъ вѣдомствомъ недоразумѣній, происходящихъ отъ *редакціонной* несогласованности § 57 Временныхъ Правилъ съ ст. 80-й Общаго Устава,—представить Управленію желѣзныхъ дорогъ о необходимости такового согласованія.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 28. Объ исчисленіи поверстныхъ разстояній по воинскимъ перевозкамъ, совершаемымъ въ воинскихъ поѣздахъ. (V Съѣздъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, вопр. 50).

Настоящій вопросъ возбужденъ Начальникомъ Контроля Сборовъ Юго-Восточныхъ жел. дор., отношеніемъ отъ 8/9 октября 1913 года, за № 6636/32432/7826, въ коемъ изложено нижеслѣдующее:

„Въ предъявляемыхъ Военнымъ вѣдомствомъ желѣзнымъ дорогамъ предложеніяхъ Лит. А, В, Г, З, и предѣльныхъ билетахъ Лит. Б., между прочимъ указывается родъ поѣзда, съ какимъ требуется перевезти воинскихъ чиновъ и грузы. Въ зависимости отъ этого указанія воинскія перевозки и совершаются либо въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ съ разсчетомъ платъ, согласно воинскаго тарифа, по ставкамъ малой скорости, либо въ поѣздахъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ съ разсчетомъ платъ по ставкамъ пассажирской скорости. Не касаясь перевозокъ, совершаемыхъ въ товарныхъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, какъ не возбуждающихъ недоразумѣній при разсчетахъ, необходимо остановиться на отправкахъ, перевозимыхъ въ воинскихъ поѣздахъ, относительно которыхъ, по вопросу объ исчисленіи постанціонныхъ поверстныхъ разстояній между дорогами, существуетъ значительное разногласіе, вызываемое отсутствіемъ въ воинскомъ тарифѣ № 7547 (парагр. 5, Сб. Тар. № 2165), точныхъ и ясныхъ указаній, касательно примѣненія къ воинскимъ поѣздамъ тѣхъ или иныхъ (товарныхъ или пассажирскихъ) поверстныхъ разстояній, вслѣдствіе чего большинство жел. дор., какъ напр. Сибирская, Рязанско-Уральская, Сызрано-Вяземская, Южныя, Китайская Восточная и др. къ воинскимъ поѣздамъ примѣняютъ пассажирскія разстоянія, а меньшинство (какъ Средне-Азіатская, Юго-Восточныя)—товарныя. Послѣднія дороги, примѣняя товарныя разстоянія, исходятъ изъ того соображенія, что разъ воинскій тарифъ, выдѣливъ воинскіе и товарные поѣзда въ отдѣльную рубрику, подчинилъ ихъ одной и той же товарной ставкѣ (см. основанія исчисленія платъ, помѣщен. на стр. 6, 7 и 8 тар. № 7547), то по смыслу тарифа къ таковымъ перевозкамъ и надлежитъ примѣнять одни и тѣ же товарныя разстоянія, но не пассажирскія.

На почвѣ разногласій по данному вопросу между дорогами возникаетъ довольно большая и непроизводительная переписка по выправкамъ, причемъ нѣкоторыя изъ дорогъ (напр. Южныя), возражая на вы-

правки Юго-Восточныхъ дорогъ, сообщили, что разсчеты ими произведены правильно, т. к. воинскіе поѣзда были отправлены не съ товарной платформы, а—пассажирской, почему и примѣнены пассажирскія разстоянія (при каковомъ условіи протяженія Юго-Восточныхъ дорогъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, будутъ короче товарныхъ, а стало быть и разсчеты, исчисленные по пассажирскимъ разстояніямъ—дешевле разсчетовъ, исчисленныхъ по товарнымъ).

Принимая во вниманіе, что выдвинутый вопросъ касается всѣхъ русскихъ жел. дор., таковой и былъ внесенъ на обсужденіе V-го Съѣзда Начальниковъ Контролей и Службъ Сборовъ въ цѣляхъ выясненія,—какія разстоянія (пассажирскія или товарныя) слѣдуетъ примѣнять къ воинскимъ отправкамъ, перевозимымъ въ воинскихъ поѣздахъ.

Заключеніе V Съѣзда.

По заслушаніи вышеизложеннаго на Съѣздѣ было указано, что примѣненіе тѣхъ или иныхъ разстояній къ воинскимъ отправкамъ, перевозимымъ въ воинскихъ поѣздахъ, никоимъ образомъ не можетъ ставиться въ зависимость отъ мѣста отправленія сихъ поѣздовъ, которое можетъ быть назначено мѣстнымъ распоряженіемъ и можетъ быть такимъ же распоряженіемъ измѣнено. По симъ основаніямъ, Съѣздъ постановилъ признать, что къ воинскимъ отправкамъ, перевозимымъ въ воинскихъ поѣздахъ, всегда надлежитъ примѣнять разсчетъ по товарнымъ разстояніямъ, внѣ зависимости отъ мѣста отправленія соотвѣтствующихъ поѣздовъ, о чемъ и положилъ доложить Общему Съѣзду.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, признавая заключеніе V Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ вполнѣ обоснованнымъ, **постановилъ**—таковое одобрить, о чемъ и представить Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 30. О пополненіи правилъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи. *(V Съѣздъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, вопр. 5б).*

Настоящій вопросъ возбужденъ Начальникомъ Службы Сборовъ М.-Курской и Нижегородской жел. дор., отношеніемъ отъ 2 октября 1913 года, за № 49766/7423, нижеслѣдующаго содержанія:

По смыслу §§ 1 и 3 Правилъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи, помѣщенныхъ на стр. 577—588 части I Общаго Уст. Росс. жел. дорогъ и дополненныхъ постановленіемъ CXXIII Общаго Конвенціоннаго Съѣзда (циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3 апрѣля с. г. за № 11165) предоставляется право перевозить чиновъ полицейской стражи въ кредитъ, по предложеніямъ Лит. А, лишь въ составѣ командъ и отрядовъ, съ примѣненіемъ къ подобнымъ перевозкамъ воинскаго тарифа. О примѣненіи же указаннаго порядка перевозки къ чинамъ стражи, слѣдующимъ по одиночкѣ, въ вышеприведенныхъ правилахъ никакихъ указаній не содержится.

Несмотря на это, предложенія Лит. А выдаются соотвѣтствующими лицами и учрежденіями во всѣхъ безъ исключенія случаяхъ перевозокъ полицейской стражи, т. е. какъ въ составѣ отрядовъ и командъ, такъ и одиночно-слѣдующимъ лицамъ, что порождаетъ неизбѣжныя затрудненія при исчисленіи провозной платы, а также при разсчетахъ съ дорогами.

Принимая во вниманіе, что отказъ въ пріемѣ предложеній, выданныхъ съ отступленіемъ отъ существующихъ правилъ, едва-ли желателенъ, такъ какъ подобныя перевозки совершаются для особой надобности, то не будетъ ли признано необходимымъ распространить вышеуказанныя правила на всѣ вообще случаи перевозки чиновъ полицейской стражи, независимо отъ числа таковыхъ.

Заключеніе V Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Съѣзда было установлено, что, дѣйствительно, согласно существующимъ правиламъ, перевозкѣ въ кредитъ, по предложеніямъ Лит. А, подлежатъ лишь команды уѣздной полицейской стражи, а не одиночно слѣдующіе чины таковой. При такихъ условіяхъ, желѣзнодорожныя станціи бываютъ поставлены въ затрудненіе,—какъ имъ надлежитъ поступать въ тѣхъ случаяхъ, когда предложенія Лит. А предъявляются одиночно слѣдую-

щими чинами полицейской стражи: съ одной стороны, представляется неудобнымъ отказывать въ перевозкѣ, а съ другой—допущеніе таковой является прямымъ нарушеніемъ подлежащихъ правилъ.

Засимъ, на Съѣздѣ было отмѣчено, что въ свое время, при установленіи помянутыхъ Правилъ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи, ходатайства о перевозкѣ отдѣльныхъ лицъ этой стражи въ кредитъ заявлено не было, въ силу чего и на общемъ основаніи §§ 1 и 3 сказанныхъ Правилъ, дороги имѣютъ, казалось бы, право вовсе отказывать въ такой перевозкѣ.

Присоединяясь къ изложенному, **Съѣздъ постановилъ** признать, что одиночно слѣдующіе чины уѣздной полицейской стражи не подлежатъ пріему ихъ къ перевозкѣ въ кредитъ, по предложеніямъ Лит. А, о чемъ и доложить Общему Съѣзду.

Сужденіе Общаго Съѣзда.

При обсужденіи вопроса въ настоящемъ засѣданіи Съѣзда представитель отъ Министерства Внутреннихъ дѣлъ д. с. с. Д. Н. Давыдовъ заявилъ, что необходимость выдачи предложеній лит. А одиночно слѣдующимъ чинамъ уѣздной полицейской стражи, вызывается чисто практическими соображеніями въ интересахъ этихъ чиновъ, такъ какъ, предъявивъ предложеніе, чинъ получаетъ проѣздной желѣзнодорожный билетъ безплатно, а затѣмъ желѣзныя дороги разсчитываются съ Министерствомъ по мѣсячнымъ счетамъ. Если же придерживаться строго существующихъ правилъ (§§ 1 и 3) проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи, гдѣ говорится только о командахъ, то одиночно слѣдующимъ чинамъ стражи, въ случаяхъ внезапныхъ командировокъ, пришлось бы совершать поѣздки на наличныя деньги изъ собственныхъ средствъ, а затѣмъ получать отъ Министерства возмѣщеніе такихъ расходовъ черезъ нѣкоторый промежутокъ времени по счетамъ (иногда черезъ два-три мѣсяца), что для нижнихъ чиновъ стражи можетъ составлять матеріальное затрудненіе.

Завѣдывающій Контролемъ Сборовъ Московско-Казанской жел. дороги М. И. Савельевъ высказалъ, что при установленіи правилъ о проѣздѣ по желѣзнымъ дорогамъ уѣздной полицейской стражи имѣлись въ виду перевозки именно только цѣлыхъ командъ, въ случаяхъ, вызываемыхъ общественной необходимостью, и на такія перевозки распространенъ воинскій тарифъ. Одиночно слѣдующіе чины стражи могутъ проѣзжать какъ по собственной надобности, такъ и въ случаяхъ, не вызываемыхъ общественной необходимостью, случайныхъ командировокъ начальства, а между тѣмъ для желѣзныхъ дорогъ различіе состоитъ не въ томъ, что дорога получитъ деньги за проѣздъ такого чина, при со-

вершеніи имъ поѣздки за наличныя или по предложенію, черезъ извѣстный періодъ времени отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, а въ томъ, что проѣздъ за наличныя деньги будетъ совершенъ по общему пассажирскому тарифу, а по предложенію—по льготному воинскому. Такимъ образомъ, здѣсь не вопросъ формы или нравственной заботы о нижнихъ чинахъ стражи со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, а для желѣзныхъ дорогъ вопросъ—денежный.

Поэтому, казалось бы, коль скоро при установленіи самыхъ правилъ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ не возбуждало вопроса о перевозкѣ по предложенію лит. А одиночно слѣдующихъ чиновъ стражи, а лишь о перевозкѣ отрядовъ и командъ этой стражи, то въ настоящее время желѣзныя дороги и должны руководствоваться точнымъ указаніемъ этихъ правилъ, т. е. принимать къ перевозкѣ по предложеніямъ лит. А чиновъ уѣздной полицейской стражи лишь въ составѣ отрядовъ или командъ. Если же Министерство Внутреннихъ Дѣлъ признаетъ необходимымъ перевозку по предложеніямъ лит. А также и одиночно слѣдующихъ чиновъ полицейской стражи, то объ этомъ должно быть возбуждено подлежащее ходатайство, и вопросъ можетъ быть разсмотрѣнъ Общимъ Съѣздомъ особо.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, раздѣляя взглядъ, высказанный М. И. Савельевымъ, и признавая заключеніе V Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ по настоящему вопросу правильнымъ, **постановилъ**, что одиночно слѣдующіе чины уѣздной полицейской стражи перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ кредитъ по предложеніямъ лит. А не подлежатъ.

Изложенное представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Вопросъ 31. О разсмотрѣніи заключеній XLIII Технической Коммиссіи по спѣшнымъ вопросамъ программы ея занятій 350 и 351-му.

На Общемъ Съѣздѣ, по заключеніямъ XLIII Технической Коммиссіи, относящимся къ вопросамъ 350 и 351-му программы ея занятій, состоялись слѣдующія постановленія, а именно:

По вопросу 350-му. О введеніи въ проектъ новаго Соглашенія о вагонахъ указаній въ томъ смыслѣ, что при обнаруженіи въ груженыхъ нефтяныхъ и масляныхъ цистернахъ течи въ швахъ котла или въ спускныхъ клапанахъ болѣе 60 капель въ минуту, такія цистерны отъ дороги сдающей не принимаются.

Во исполненіе порученія CXXVII Общаго Конвенціоннаго Съѣзда Техническая Коммиссія постановила дополнить пунктъ 4-й § 19 проекта новаго Соглашенія о вагонахъ, въ строкѣ 4-й, послѣ словъ „товарные вагоны"—словами „нефтяныя и масляныя цистерны съ течью въ швахъ котла или въ спускныхъ клапанахъ болѣе 60 капель въ минуту".

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Окраинной группы казенныхъ дорогъ, П. І. Добросельскій, привѣтствуя починъ внесенія опредѣленныхъ указаній въ руководство взаимныхъ отношеній дорогъ относительно того, при наличіи какой течи груженыя масляныя и нефтяныя цистерны не принимаются отъ дороги сдающей, обратилъ вниманіе Съѣзда, что въ № 7 Вѣстника Путей Сообщенія за 1914 г. опубликованы объединенныя Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ. По этимъ объединеннымъ правиламъ предвидѣна перевозка не только нефтяныхъ и масляныхъ грузовъ, но и такихъ, какъ напримѣръ, каменноугольная смола, скипидаръ, амміачная (газовая) вода, хлористый цинкъ въ растворѣ, сѣрная кислота и мелассъ.

Такъ какъ Техническою Коммиссіею установлены нормы течи только для нефтяныхъ и масляныхъ грузовъ, а изъ вышеизложеннаго перечня усматривается, что имѣются и другія категоріи наливныхъ грузовъ, которые при перевозкѣ въ вагонахъ-цистернахъ и неисправности послѣднихъ также могутъ давать утечку, то, по предположенію П. І. Добросельскаго, казалось-бы, необходимо установить опредѣленныя нормы течи и для остальныхъ перевозимыхъ въ вагонахъ-цистернахъ наливныхъ грузовъ, въ зависимости отъ ихъ природы и свойствъ, съ цѣлью избѣжанія пререканій на передаточныхъ пунктахъ между агентами дорогъ въ опредѣленіи понятія о течи, при которой ци-

стерна не подлежитъ пріему отъ дороги сдающей, и связанной съ такими пререканіями задержки въ доставкѣ груза.

Далѣе П. І. Добросельскій отмѣтилъ, что въ § 16 упомянутыхъ объединенныхъ „Правилъ о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ наливомъ въ вагонахъ—цистернахъ“ трактуется о большихъ и малыхъ потеряхъ груза отъ течи, при которыхъ, въ одномъ случаѣ, цистерны не допускаются къ дальнѣйшему слѣдованію и грузъ перегружается, а въ другомъ—допускаются съ составленіемъ акта, но въ обоихъ этихъ случаяхъ не обусловлено точно, что слѣдуетъ понимать подъ большою и малою течью груза. Поэтому, внося опредѣленность въ понятіе о течи наливныхъ грузовъ въ руководство, касающееся взаимныхъ отношеній дорогъ, желательно было бы внести эту опредѣленность о томъ же и въ законъ, т. е. въ объединенныя „Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ“, каковыя правила являются обязательными не только для желѣзныхъ дорогъ, но и для третьихъ лицъ.

Оба поднятые имъ вопроса П. І. Добросельскій, для разработки, полагалъ-бы передать въ Техническую Коммиссію, которая вообще проектируетъ всѣ измѣненія въ Соглашеніи о вагонахъ и которая проектировала упомянутыя объединенныя Правила о перевозкѣ всякаго рода наливныхъ грузовъ въ вагонахъ-цистернахъ.

По соображеніи изложеннаго, **Общій Съѣздъ положилъ**: 1) дополнить пунктъ 4-й § 19 проекта новаго Соглашенія о вагонахъ въ строкѣ 4-й, послѣ словъ „товарные вагоны“—словами „нефтяныя и масляныя цистерны съ течью въ швахъ котла или спускныхъ клапанахъ болѣе 60 капель въ минуту“; 2) передать на разсмотрѣніе Технической Коммиссіи вопросы: а) объ установленіи, если представится возможнымъ, нормы течи, при которой цистерны не принимается отъ дороги сдающей, для другихъ наливныхъ грузовъ, кромѣ нефтяныхъ и масляныхъ, а именно: спирта, каменноугольной смолы, скипидара, амміачной (газовой) воды, хлористаго цинка въ растворѣ, сѣрной кислоты и меласса, прося ее, при утвердительномъ рѣшеніи вопроса, проектировать и соотвѣтственныя дополненія въ Соглашеніи о вагонахъ и б) о внесеніи въ объединенныя „Правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ наливомъ въ вагонахъ-цистернахъ“ болѣе или менѣе опредѣленныхъ указаній о томъ, что надлежитъ понимать подъ выраженіями въ § 16 „течи цистерны, не угрожающей большими потерями груза“, и „значительной течи цистерны“, и не представится ли возможнымъ для этихъ случаевъ опредѣлить нормы течи въ капляхъ, при превышеніи которой дорога должна принять тѣ или иныя зависящія отъ нея мѣры къ устраненію потери груза.

По вопросу 351-му. Объ условіяхъ пользованія повѣрителями Министерства Торговли и Промышленности контрольными вѣсовыми платформами, принадлежащими желѣзнымъ дорогамъ.

Техническая Коммиссія, по разсмотрѣніи вышеупомянутаго во-
проса, проектировала особыя правила пользованія повѣрителями Мини-
стерства Торговли и Промышленности контрольными вѣсовыми плат-
формами, принадлежащими желѣзнымъ дорогамъ, а также и совмѣстной
съ контролерами-техниками Общаго Съѣзда предст. р. ж. д. повѣрк
этихъ платформъ.

Общій Съѣздъ, согласно съ заключеніемъ Технической Коммиссіи,
положилъ представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ
въ нижеслѣдующей редакціи:

ПРАВИЛА

пользованія повѣрителями Министерства Торговли и Промышленности контрольными платформами, принадлежащими желѣзнымъ дорогамъ, а также и совмѣстной съ контролерами-техниками Общаго Съѣзда предст. р. ж. д. повѣркѣ этихъ платформъ.

1) Состоящіе въ подвѣдомственной Министерству Торговли и Про-
мышленности Главной Палатѣ мѣръ и вѣсовъ повѣрители, пригла-
шаемые Управленіями желѣзныхъ дорогъ для испытанія вагонныхъ
вѣсовъ съ наложеніемъ клеймъ, пользуются, безплатно, имѣющимися
для сей цѣли на дорогѣ контрольными вѣсовыми платформами, про-
вѣренными контролерами-техниками Общаго Съѣзда представителей
русскихъ желѣзныхъ дорогъ совмѣстно съ повѣрителями мѣстныхъ
Повѣрочныхъ Палатокъ.

2) Вѣсъ контрольной вѣсовой платформы опредѣляется на спе-
ціально устроенныхъ для сего образцовыхъ вагонныхъ вѣсахъ, принад-
лежащихъ желѣзнымъ дорогамъ и находящихся въ вѣдѣніи контро-
леровъ-техниковъ Общаго Съѣзда, не рѣже одного раза въ годъ.

О времени производства повѣрки вѣсовой платформы контроле-
ромъ-техникомъ Общаго Съѣзда, послѣдній, заблаговременно, сообщаетъ
ближайшей отъ мѣстанахожденія образцовыхъ вагонныхъ вѣсовъ По-
вѣрочной Палаткѣ, которая командируетъ своего повѣрителя для сов-
мѣстной съ нимъ безплатной повѣрки платформы.

3) Опредѣленный указанными въ п. 2 сихъ правилъ лицами вѣсъ
контрольной вѣсовой платформы заносится въ составляемое при этомъ
свидѣтельство, за ихъ подписями; на повѣренную же платформу нала-

гаются ими пломбы и клейма безплатно. Означенное въ семъ пунктѣ свидѣтельство предъявляется повѣрителю Повѣрочной Палатки при пользованіи имъ контрольною вѣсовою платформою.

4) Повѣрка образцовыхъ вагонныхъ вѣсовъ, служащихъ для опредѣленія вѣса контрольныхъ платформъ, производится контролеромъ-техникомъ Общаго Съѣзда совмѣстно съ повѣрителемъ ближайшей по нахожденію вѣсовъ Повѣрочной Палатки, не рѣже одного раза въ годъ, въ сроки, устанавливаемые по ихъ соглашенію. О таковой совмѣстной повѣркѣ составляется актъ, хранящійся при образцовыхъ вѣсахъ желѣзныхъ дорогъ. Повѣрка эта производится повѣрителями Главной Палаты мѣръ и вѣсовъ безплатно.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 32. О возмѣщеніи расходовъ Управленію М.-Казанской ж. д. по перепискѣ и литографированію протоколовъ Московскихъ Подкоммиссій по пересмотру Общаго Соглашенія о вагонахъ, произведенному согласно заключенію XXX Технической Коммиссіи по вопросу 94, утвержденному CXII Общимъ Съѣздомъ (вопр. 106).

Согласно утвержденному CXII Общимъ Съѣздомъ заключенію XXXI Технич. Коммиссіи, для пересмотра Общаго Соглашенія о вагонахъ образованы были особыя Подкоммиссіи изъ представителей Тяги и Движенія, сообразно дѣленію Соглашенія на Отдѣлы I и II, причемъ предсѣдателями обѣихъ Подкоммиссій избраны были представители М.-Казанской дороги: по пересмотру Отдѣла I-го—Б. В. Орловъ и II-го—П. М. Юденковъ.

Собранія сказанныхъ Подкоммиссій происходили въ Москвѣ при Управленіи М.-Казанской дороги.

О засѣданіяхъ Подкоммиссій и ихъ постановленіяхъ велись протоколы, съ изложеніемъ проектовъ новой редакціи параграфовъ Соглашенія и мотивовъ, послужившихъ къ ихъ установленію, и затѣмъ, въ литографированномъ видѣ, труды Подкоммиссій разсылались предсѣдателями ихъ дорогамъ для ознакомленія и непосредственнаго представленія отзывовъ въ Общій Съѣздъ.

Требовавшіеся при этомъ на дѣлопроизводство Подкоммиссій расходы производились изъ средствъ М.-Казанской дороги.

Труды сказанныхъ Подкоммиссій разсматривались въ XXXV, XXXVIII и XLI Техническихъ Коммиссіяхъ, прямымъ результатомъ которыхъ явился проектъ новаго Общаго Соглашенія, принятый CXXIX Общимъ Съѣздомъ и находящійся въ настоящее время на утвержденіи Правительства.

Нынѣ Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда, при отношеніи отъ 8 ноября 1913 г. за № 45421, полученъ отъ Управленія М.-Казанской дороги счетъ, въ суммѣ 2378 р. 32 к., въ возмѣщеніе расходовъ по пріобрѣтенію необходимыхъ канцелярскихъ принадлежностей и уплатѣ служащимъ М.-Казанской д. за сверхурочныя занятія по изготовленію и литографированію протоколовъ и другихъ данныхъ засѣданій Подкомиссій по пересмотру Соглашенія о вагонахъ.

Докладывая о вышеизложенномъ и принимая во вниманіе, что упомянутый расходъ, какъ не предвидѣнный, не можетъ быть покрытъ изъ смѣтныхъ ассигнованій по содержанію Общаго Съѣзда, Завѣдывающій дѣлами, съ своей стороны, считалъ бы необходимымъ расходъ

этотъ покрыть путемъ сбора съ дорогъ упомянутой суммы 2378 р. 32 к., съ распредѣленіемъ ея между всѣми дорогами прямого сообщенія по валовому сбору за послѣдніе три года, о чемъ и представилъ на уваженіе Общаго Съѣзда, для соотвѣтственныхъ указаній.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Конвенціонный Съѣздъ положилъ: а) возмѣстить Управленію М.-Казанской д. произведенные имъ на дѣлопроизводство Подкоммиссій по пересмотру Общаго Соглашенія о вагонахъ расходы, въ суммѣ 2378 р. 32 к. и б) расходъ этотъ покрыть путемъ сбора съ дорогъ, распредѣливъ его между всѣми дорогами прямого сообщенія, казенными и частными, по среднему валовому сбору дорогъ за послѣдніе три года.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 35. О разсмотрѣніи претензіи Рязанско-Уральской ж. д. къ Самаро - Златоустовской ж. д. въ суммѣ 39 руб. 63 коп. за обратный провозъ груза по отправкѣ Люблинъ-Самара №51056.

На ст. Берекульская, Сибирской ж. д. одновременно были приняты двѣ отправки—одна на ст. Самара—ячмень 750 пуд., а другая на ст. Люблинъ — рожь 750 пуд., но на ст. отправленія произошла замѣна груза и въ Люблинъ въ дѣйствительности прибылъ ячмень, а на ст. Самара рожь.

Когда замѣна была выяснена телеграммами, ст. Люблинъ, составивъ новые дорожные документы, отправила ячмень въ Самару.

Ряз.-Уральская дорога, считая эту послѣднюю перевозку досылкою, подлежащей платной перевозкѣ, просила С.-Златоустовскую произвести разсчетъ, на что послѣдовалъ отказъ.

Разсчетная К-сія признала эту перевозку засылкою и отказала Р.-Ур. дорогѣ въ ея требованіи.

На II Контрольномъ Съѣздѣ (1911 г.) мнѣнія раздѣлились. Одни поддерживали взглядъ Разсчетной К-сіи; другіе (большинство) полагали, что такъ какъ въ данномъ случаѣ было несоотвѣтствіе груза съ документами, предусматриваемое § 73 Соглашенія о пр. сообщ., то ст. Люблинъ должна была поступить, согласно § 73, т. е. продать грузъ, чего однако не исполнила, почему требованіе Р.-Ур. правильно.

CXIX Общій Съѣздъ не нашелъ основаній къ принципіальному обсужденію вопроса на основаніи одного частнаго случая и полагалъ разсмотрѣть лишь претензію, но въ виду отсутствія представителя Сам.-Златоустовской дороги отложилъ вопросъ до слѣдующаго Съѣзда.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской—К. С. Федоровскій, и Самаро-Златоустовской—С. А. Поплавскій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на ономъ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, согласно коему спорная по настоящей претензіи сумма подлежитъ распредѣленію поровну между Самаро-Златоустовскою и Рязанско-Уральскою желѣзными дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 36. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 5853), претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Варшавско-Вѣнской, Лодзинской и Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 610 руб. 27 коп., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Лодзь-Ростовъ-Донъ № 304900, отъ 3 марта 1906 г.

На 37-мъ Претензіонномъ Съѣздѣ по вопросу № 5853 программы разсматривалось дѣло внесенное Юго-Восточными жел. дор. къ Варшавско-Вѣнской, Лодзинской и Привислинскимъ жел. дор. о 610 руб. 27 коп. за проерочку отправки Лодзь-Ростовъ-Донъ за № 304900 отъ 3-го марта 1906 г., причемъ отвѣтственность во всей спорной суммѣ отнесена Съѣздомъ на Привислинскія жел. дор.

Привислинскія желѣзныя дороги недовольныя приведеннымъ постановленіемъ 37 Претензіоннаго Съѣзда возбудили вопросъ о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ, отъ 2 марта 1912 г. за № 642210/11, по данному дѣлу сообщили слѣдующее:

Спорная отправка, состоящая изъ 750 пуд. хлоп. бумажныхъ издѣлій, была принята отъ отправителя по одной накладной и погружена въ одинъ вагонъ, но въ пути, вслѣдствіе порчи вагона была перегружена Лодзинскою жел. дор. въ Колюшкахъ въ два вагона и въ этихъ же вагонахъ при одной накладной сдана Варшавско-Вѣнской жел. дорогѣ, которая вопреки §§ 70-а и 70-б, Соглашенія о прямомъ сообщеніи приняла оба вагона при одной накладной и въ свою очередь предложила къ пріему означенную отправку Привислинскимъ жел. дорогамъ въ 2-хъ вагонахъ на разныхъ перегрузочныхъ платформахъ, разъединивъ вагоны. Привислинскія жел. дор., основываясь на вышеприведенныхъ §§ Соглашенія отказали въ пріемѣ груза, требуя отъ Варшавско-Вѣнской жел. дор. предъявленія отдѣльныхъ дорожныхъ документовъ на другой вагонъ. Послѣ продолжительной телеграфной переписки Лодзинской съ Варшавско-Вѣнской жел. дор. послѣдняя категорически отказала въ составленіи дополнительныхъ документовъ и Привислинскія жел. дор., во избѣжаніе дальнѣйшей непроизводительной задержки груза по винѣ вышеупомянутыхъ дорогъ, перегрузили всю отправку и отправили по назначенію.

Въ виду вышеизложеннаго отвѣтственность за задержку упомянутой отправки слѣдовало отнести на виновныя Лодзинскую и Варшавско-Вѣнскую жел. дор.

О внесеніи настоящей претензіи на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда

послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 16 марта 1912 г. за № 311/959, въ отвѣтъ на который Совѣтъ Управленія Лодзинской фабричной желѣзной дороги увѣдомилъ, что транспортъ по накладной Лодзь фабричная—Ростовъ-Донъ № 304900 былъ принятъ къ перевозкѣ въ одномъ вагонѣ. Вслѣдствіе поврежденія вагона грузъ на Лодзинской желѣзной дорогѣ былъ перегруженъ въ два вагона, которые были безпрепятственно приняты Варшавско-Вѣнскою дорогою на ст. Колюшки отъ Лодзинской дороги.

На ст. Варшава-Обводная транспортъ былъ перегруженъ изъ вагоновъ узкой колеи въ одинъ вагонъ широкой колеи.

Требованіе Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ о составленіи добавочныхъ документовъ было неосновательно, такъ какъ эти документы, въ виду слѣдованія далѣе груза въ одномъ вагонѣ, были излишни.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко, Лодзинской—Я. О. Сукеницкій, Варшавско-Вѣнской—И. С. Климекъ и Привислинскихъ—К. Ю. Гарчинскій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на ономъ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, въ силу котораго оспариваемая Привислинскими желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 38. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ ж. д. къ Екатерининской ж. д., въ суммѣ 164 руб. 69 коп., за недостачу груза по отправкѣ Ростовъ-Штеровка, отъ 1907 г. за № 6977 (вопр. 3171).

37 Претензіонный Съѣздъ, по разсмотрѣніи означенной выше претензіи, пришелъ къ заключенію, что замѣна багажа послѣдовала на станціи отправленія при наложеніи на мѣста наклеекъ, такъ какъ послѣднія оказались правильными, а потому въ требованіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ постановилъ отказать.

Находя такое постановленіе 37-го Претензіоннаго Съѣзда неправильнымъ, Юго-Восточныя ж. д. внесли настоящее дѣло на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, причемъ ими, въ подтвержденіе правильности своихъ требованій, были приведены слѣдующія соображенія:

Багажъ по квитанціи Ростовъ-Штеровка № 6977 переданъ на Екатерининскую дорогу въ полной исправности.

На ст. назначенія, въ моментъ выгрузки, также никакой неисправности замѣчено не было.

При выдачѣ, послѣ того какъ багажъ слѣдовалъ уже въ предѣлахъ Екатерининской желѣзной дороги и находился потомъ, нѣкоторое время, подъ охраною станціи назначенія, установлено по указанію самого получателя, что мѣшокъ не тотъ и что въ немъ, вмѣсто товара, оказались камни и солома.

Разслѣдованіе, произведенное агентами Екатерининской желѣзной дороги, дало ей основаніе признать въ этомъ случаѣ отвѣтственными Юго-Восточныя дороги и удержать съ послѣднихъ уплаченныя по претензіи 164 руб. 69 коп.

Основываясь на томъ:

что багажъ сданъ Екатерининской дорогѣ натурою безъ всякихъ недоразумѣній, въ полной исправности по числу мѣстъ, по вѣсу и по наклейкѣ,

что всякія манипуляціи съ нимъ въ пути могли происходить также и въ предѣлахъ Екатерининской желѣзной дороги, что за содержимое внутри упаковки, при тождествѣ съ документами мѣстъ, марокъ и вѣса и при исправности тары, дороги вообще не отвѣтственны, и

что, наконецъ, одностороннее разслѣдованіе Екатерининской дороги, безъ участія представителя Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, для послѣднихъ имѣть никакого рѣшающаго значенія не можетъ,

Юго-Восточныя дороги обратились къ Претензіонному Съѣзду съ просьбою о предоставленіи имъ права на обратное удержаніе съ Екатерининской дороги спорной суммы; однако, не взирая на всѣ упомянутые доводы, 37 Претензіонный Съѣздъ, по вопросу 3171 его программы, такое ходатайство Юго-Восточныхъ дорогъ отклонилъ.

О внесеніи настоящаго вопроса въ программу занятій Общаго Съѣзда послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 5 іюля 1911 г. за № 667/1982.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, и Екатерининской, Д. А. Москалина, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на ономъ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому спорная по настоящей претензіи сумма признана подлежащей распредѣленію поровну между Юго-Восточными и Екатерининскою желѣзн. дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 39. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 претензіоннымъ Съѣздомъ (вопр. 32), претензіи Владикавказской желѣзной дороги къ Юго-Восточнымъ въ суммѣ 5625 руб. 51 коп. за недостачу груза по отправкѣ Кисловодскъ-Ревель № 6686.

Обстоятельства дѣла заключаются въ слѣдующемъ:

Сѣверо-Западныя жел. дороги уплатили за счетъ Владикавказской ж. дороги 15.625 р. 51 к. за недостачу груза въ отправкѣ Кисловодскъ—Ревель № 6686 отъ 30 сентября 1906 г., несмотря на то, что къ акту ст. Ростовъ-Донъ за № 469 отъ 28 сентября 1906 г. была приложена пломба, на которой имѣлись, по мнѣнію Владикавказской ж. д., слѣды поддѣлки.

На основаніи изложеннаго, Владикавказская жел. дорога внесла настоящее дѣло на разсмотрѣніе Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, для опредѣленія отвѣтственной дороги.

35 Претензіонный Съѣздъ, по вскрытіи пломбъ, единогласно призналъ таковыя неисправными, но принявъ во вниманіе, что по настоящему дѣлу арестована шайка злоумышленниковъ, занимавшаяся обкрадываніемъ вагоновъ, о дѣйствіи каковой производится судебное разслѣдованіе, нашелъ, что для правильнаго разрѣшенія претензіи необходимо имѣть въ виду судебный матеріалъ, а такъ какъ слѣдствіе, по заявленію представителя Юго-Восточныхъ ж. дорогъ, по сему дѣлу производствомъ еще не закончено, часть груза найдена и находится у судебной власти, вслѣдствіе чего размѣръ настоящей претензіи, несомнѣнно, уменьшится, то Съѣздъ постановилъ: отложить разсмотрѣніе настоящей претензіи до 37-го Съѣзда, причемъ обязать Юго-Восточныя дороги сообщить имѣющійся у нихъ матеріалъ по разслѣдованію сего дѣла Владикавказской дорогѣ, которая, въ свою очередь, произведетъ у себя разслѣдованіе по сему предмету, для доклада слѣдующему Претензіонному Съѣзду.

На 37 Претензіонномъ Съѣздѣ были доложены представителями заинтересованныхъ дорогъ, согласно постановленію 35-го Съѣзда, матеріалы разслѣдованія дѣла, при чемъ представителемъ Владикавказской жел. дороги было сообщено о неполнотѣ матеріаловъ, собранныхъ дорогами и добытыхъ по нынѣ предварительнымъ слѣдствіемъ Суда, и на этомъ основаніи, этимъ представителемъ заявлено ходатайство объ отложеніи дѣла до слѣдующаго Съѣзда, или до окончанія дѣла въ уголовномъ Судѣ. По этому вопросу до рѣшенія дѣла по существу

былъ произведенъ опросъ мнѣній участниковъ Съѣзда, причемъ изъ 17 членовъ Съѣзда, участвовавшихъ въ голосованіи — 9 высказались за достаточность собраннаго матеріала и за слушаніе дѣла по существу и 8 за отложеніе дѣла до дальнѣйшаго разъясненія его.

За симъ, приступивъ къ рѣшенію по существу, Съѣздъ, признавая, что изъ доложеннаго матеріала самымъ вѣскимъ доказательствомъ слѣдуетъ считать сообщеніе судебнаго слѣдователя о томъ, что по даннымъ предварительнаго судебнаго слѣдствія похищеніе грузовъ, послужившее предметомъ спора по настоящему дѣлу, произошло въ предѣлахъ Владикавказской жел. дороги, и о привлеченіи къ обвиненію въ участіи въ кражѣ грузовъ кондукторовъ этой дороги, сопровождавшихъ поѣздъ, изъ коего произведено хищеніе грузовъ, постановилъ возложить отвѣтственность въ спорной суммѣ, выплаченной за счетъ Владикавказской жел. дороги въ вознагражденіе владѣльцамъ похищенныхъ грузовъ на эту же дорогу и въ регрессномъ требованіи ея къ Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ отказалъ.

Владикавказская желѣзная дорога недовольная приведеннымъ постановленіемъ 37 Претензіоннаго Съѣзда возбудила вопросъ о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ отъ 16 марта 1912 г. за № 1331/07/2193/1606, по данному дѣлу сообщила слѣдующее:

Единственнымъ основаніемъ для рѣшенія 37 Претензіоннаго Съѣзда послужило сообщеніе производящаго слѣдствіе по дѣлу о кражѣ груза указанной отправки судебнаго слѣдователя 3-го участка Ейскаго отдѣленія отъ 9 марта 1911 г. за № 403, на имя Управленія Юго-Восточныхъ ж. д., что кража груза по накладной Кисловодскъ-Ревель № 6686 была совершена въ предѣлахъ Владикавказской жел. дороги при содѣйствіи сопровождавшей поѣздъ № 57 кондукторской бригады Владикавказской дороги.

Но Правленіе Общества въ матеріалахъ судебнаго слѣдствія не усматриваетъ никакихъ положительныхъ данныхъ ни для утвержденія, что кража груза была совершена въ предѣлахъ Владикавказской ж. д., ни къ обвиненію кондукторской бригады Владикавказской дороги въ участіи въ кражѣ.

То же обстоятельство, что недостача груза по вышеуказанной отправкѣ была обнаружена на станціи Ростовъ-Донъ Юго-Восточныхъ ж. д. въ вагонѣ № 350373 съ одной признанной Съѣздомъ и по наружному своему виду поддѣльной пломбой, тогда какъ вагонъ этотъ былъ принятъ отъ Владикавказской ж. д. съ исправными пломбами, показываетъ, что кража груза имѣла мѣсто уже послѣ передачи вагона съ Владикавказской дороги на Юго-Восточныя, и, по § 127 Соглашенія

о прямомъ сообщеніи, отвѣтственность за утрату этого груза должны нести Юго-Восточныя дороги.

Въ виду вышеизложеннаго Правленіе Общества, признавая рѣшеніе 37 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по настоящему дѣлу неправильнымъ, просило вопросъ объ опредѣленіи отвѣтственной дороги по этому дѣлу внести на обсужденіе Общаго Съѣзда, о чемъ дороги и были оповѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 21 марта 1912 г. за № 344/1013.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Владикавказской, В. П. Черновъ, и Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Владикавказскою жел. дорогою сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 40. О единоличной отвѣтственности Рязанско-Уральской жел. дороги по претензіи за подмочку муки по отправкѣ Паточная—Козельскъ № 1885—1904 г.

При выгрузкѣ отправки Паточная—Козельскъ изъ вагона за пломбами Московско-Курской ж. д. 39 мѣшковъ муки, вѣсомъ 150 пудовъ оказались подмоченными. Въ составленномъ о семъ коммерческомъ актѣ отмѣчена какъ причина поврежденія груза худая крыша вагона, но не имѣется указаній о причинахъ поврежденія самаго вагона.

Спустя двѣ недѣли по составленіи коммерческаго акта былъ составленъ жандармскій протоколъ, а затѣмъ послѣ опротестованія М.-Курской ж. д. коммерческаго акта послѣдовало составленіе техническаго акта.

38 Претензіонный Съѣздъ, принявъ во вниманіе, что по даннымъ коммерческаго акта отвѣтственность за подмочку, согласно § 134 Соглашенія о прямомъ сообщеніи должна быть возложена на дорогу грузчицу, т. е. М.-Курскую, но имѣя однако въ виду слишкомъ позднее составленіе техническаго акта, каковое обстоятельство лишаетъ его достовѣрности, тѣмъ болѣе, что одна изъ пломбъ оказалась съ оборваннымъ концомъ бичевы, почему не исключена возможность подмочки и черезъ дверь вагона, постановилъ отнести отвѣтственность на обѣ спорящія дороги Московско-Курскую и Рязанско-Уральскую.

Приведенное рѣшеніе Московско-Курская ж. д. признаетъ неправильнымъ, такъ какъ примѣчаніе къ § 134 Соглашенія о прямомъ сообщеніи могло бы имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если бы акты, удостовѣрившіе подмочку груза отъ ветхости крыши вагона, являлись документами безспорными. Но безспорность ихъ не признана и Съѣздомъ, и никакихъ доказательствъ правильности и своевременности составленныхъ въ Козельскѣ актовъ—со стороны Рязанско-Уральской дороги представлено Съѣзду не было.

Между тѣмъ, по мнѣнію Московско-Курской ж. д., рѣшеніе объ отвѣтственности по данному дѣлу только и могло быть: или въ пользу Рязанско-Уральской ж. д.—если бы акты были признаны безспорными, или, въ противномъ случаѣ, въ пользу Московско-Курской ж. д.

На основаніи вышеизложеннаго Московско-Курская ж. д. возбудила вопросъ передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ о пересмотрѣ настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, вслѣдствіе чего Эксплоатаціон-

ный Отдѣлъ Управленія ж. д., предложеніемъ отъ 13 іюня 1912 г. за № 12064/х11 А, внесъ вопросъ о семъ въ программу Общаго Съѣзда.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 12 іюля 1912 г. за № 609/2131).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, С. А. Кнушевицкій, и Московско-Курской, А. А. Слѣпушкинъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ части первой § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая по настоящей претензіи Московско-Курскою жел. дорогою сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 41. О пересмотрѣ рѣшенія 38-го Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 336 его программы.

По отправкѣ Граково-Луганскъ отъ 1908 г. за № 3731, 59 м
ковъ сахарнаго песку, вѣсомъ 383 пуд. 20 ф. оказались подмоченны
Объ оказавшемся станція Луганскъ составила коммерческій акт
№ 890 и подала депешу Коммерческимъ Отдѣламъ Екатерининск
Юго-Восточныхъ ж. д.

Затѣмъ по произведенной экспертизѣ грузъ въ день состав
акта былъ выданъ получателю, а въ дальнѣйшемъ Екатерини
ж. д. удовлетворила претензію въ размѣрѣ 592 руб. 51 коп. и у
жала названную сумму съ Юго-Восточныхъ ж. д.

38-й Претензіонный Съѣздъ въ обратномъ удержаніи Юго-
сточнымъ ж. д. отказалъ.

Съ такимъ постановленіемъ названныя дороги не признали
можнымъ согласиться по нижеслѣдующимъ основаніямъ.

Въ отвѣтной депешѣ на телеграфный запросъ ст. Луганскъ
мерческій Отдѣлъ Юго-Восточныхъ ж. д. сообщилъ, что пятна
мѣшкахъ явились вовсе не отъ подмочки, а отъ самаго свойства
вара давать такъ называемый „клерсъ“, появляющійся въ пути по
того, какъ сахаръ былъ передъ отсылкой насыпанъ въ мѣшки
недостаточно остывшимъ; при этомъ предлагалось воздержаться
дачею денегъ до пріѣзда спеціально командированнаго агента.

Однако грузъ былъ выданъ въ день составленія акта, не ожи
отвѣта на депешу.

Командированный агентъ, не найдя товара, вынужденъ б
обратиться къ жандармской полиціи, для выясненія всѣхъ обс
тельствъ столь поспѣшной выдачи товара и столь несоразмѣр
оцѣнки убытковъ.

Свое дознаніе жандармская полиція оформила особымъ прот
ломъ отъ 16 сентября 1908 года.

Изъ этого протокола и вышеупомянутаго акта усматрива
нижеслѣдующія неправильности, допущенныя въ ущербъ интере
дороги-грузчицы ст. Луганскъ при выдачѣ разсматриваемой отпр

Она поспѣшила выдачею груза, не дождавшись отвѣта на
депешу, вопреки ст. 88 Общаго Устава и разъясненія 68-го Об

Съѣзда по вопросу 9, допустила къ экспертированію эксперта со стороны получателя, причемъ вопреки § 115 Соглашенія не указала въ актѣ профессіи экспертовъ, неправильно указала въ актѣ время обнаруженія подмочки; изъ помянутаго жандармскаго протокола видно, что таковая была замѣчена при выдачѣ изъ пакгауза; въ протоколѣ имѣется указаніе на то, что осмотръ сахара производился наружно, безъ вскрытія мѣшковъ; стало быть о дѣйствительномъ состояніи груза судили чрезвычайно поверхностно, только по пятнамъ на мѣшкахъ.

Извѣстная доля отвѣтственности Екатерининской ж. д. была признана и большинствомъ Претензіоннаго Съѣзда, а именно 8 голосовъ изъ 13. Суть только въ томъ, что эти 8 голосовъ разошлись въ оцѣнкѣ степени отвѣтственности Екатерининской дороги: 4 голоса оцѣнивали ея отвѣтственность въ половинномъ размѣрѣ всей уплаченной суммы и 4—въ $^1/_4$ ея части, и только 5 представителей высказались за полную неотвѣтственность названной дороги.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе О-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 6 іюня 1912 г. за № 2436 возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 12 іюля того же года за № 613/2135.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ § 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Совѣта постоянныхъ преставителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—В. С. Зелль и Л. И. Изюмовъ и Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ изъ спорной по настоящей претензіи суммы отнести $^3/_4$ на Юго-Восточныя жел. дороги и $^1/_4$ на Екатерининскую жел. дорогу.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 42. О пересмотрѣ рѣшенія 38-го Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 1782 его программы.

Актомъ ст. Орелъ Юго-Восточныхъ ж. д. отъ 24 іюня 1905 го[да] № 1748, установлена за пломбами Московско-Курской жел. дор. утр[ата] 2 кипъ мануфактурнаго товара, 9 пудовъ 38 фунтовъ, по отправ[ительной] отъ 23 іюня 1905 года, № 127148.

Какъ видно изъ акта, люки вагона № 280916, въ которомъ [слѣдо]варъ слѣдовалъ, найдены закрытыми на всѣ цапки.

Тогда же обнаружено, что у одного люка подвязана провол[ока] внутри вагона, снаружи она такъ срѣзана, что ее совершенно не[за]мѣтно.

Отказавшись акцептовать выплаченую за счетъ претендат[ора] сумму 383 руб. 74 коп., М.-Курская дорога внесла этотъ вопросъ [на] обсужденіе 38-го Претензіоннаго Съѣзда.

Послѣдній рѣшилъ: распредѣлить отвѣтственность поровну, а [по] сему предоставилъ Московско-Курской дорогѣ удержать съ Юго-[Вос]точныхъ ж. д. 191 р. 87 коп.

Съ приведеннымъ постановленіемъ Управленіе Юго-Восточны[хъ] желѣзныхъ дорогъ не нашло возможнымъ согласиться, такъ какъ, [по] его мнѣнію, нѣтъ никакихъ рѣшительно основаній къ распредѣлен[ію] отвѣтственности между дорогами, уже самый характеръ приспособлен[ія] внутри вагона показываетъ, что хищеніе могло имѣть мѣсто тол[ько] тамъ, гдѣ вагонъ грузился, дѣлать таковое приспособленіе изъ п[ро]волокъ въ пути не было смысла и возможности—люки были закры[ты] на всѣ цапки; къ тому же и жандармскій протоколъ дознанія [отъ] 26 іюня 1905 года, съ достаточною ясностью доказываетъ, что въ п[ро]дѣлахъ Юго-Восточныхъ дорогъ, а тѣмъ болѣе въ короткій ср[ок] времени нахожденія вагона на ст. Орелъ послѣ принятія его съ М.-К[ур]ской дороги, разсматриваемая кража произведена быть не могла.

По указаннымъ соображеніямъ Управленіе Юго-Восточныхъ ж. [д.] отношеніемъ отъ 6 іюля 1912 г. за № 2435, возбудило вопросъ о п[ере]смотрѣ настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣ[до]валъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 12 ію[ля] того же года за № 618/2140.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко, и Московско-Курской—А. А. Слѣпушкинъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на оном соглашенія.

Засимъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 43. О пересмотрѣ разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ претензіи Юго-Восточныхъ ж. д. къ Владикавказской ж. д., въ суммѣ 171 р. 40 к., за недостачу груза по отправкѣ Эривань—Москва отъ 1905 г. за № 773.

Отправка хлопка, по накладной отъ 27 ноября 1905 г., Эривань—Москва, за № 773, прибыла на станцію назначенія безъ перегрузки въ пути, но за пломбами Юго-Восточныхъ ж. д., смѣнившихъ первоначальныя пломбы дороги грузчицы вслѣдствіе неясности оттисковъ.

По прибытіи въ Москву 31 декабря былъ составленъ коммерческій актъ за № 7072, которымъ устанавливалась недостача 1 кипы хлопка вѣсомъ 12 пуд. 11 фунт., при чемъ тѣмъ же актомъ установлено, что „вагонъ при выгрузкѣ былъ полонъ и свободнаго мѣста для кипы хлопка не имѣлось“.

Претензія была удовлетворена Рязанско-Уральской ж. д. за счетъ Юго-Восточныхъ ж. д. въ суммѣ 171 руб. 40 коп.

38 Претензіонный Съѣздъ также призналъ отвѣтственными Юго-Восточныя ж. д.

Съ такимъ постановленіемъ названныя дороги не признали возможнымъ согласиться по тѣмъ основаніямъ, что недостачу 1 кипы хлопка въ данномъ случаѣ, по ихъ мнѣнію, необходимо разсматривать какъ недогрузъ по невозможности вмѣстить все количество принятаго къ перевозкѣ груза въ одинъ вагонъ, такъ какъ, согласно указаніямъ составленнаго въ Москвѣ коммерческаго акта, для погрузки этой кипы и не имѣлось свободнаго мѣста. Этимъ обстоятельствомъ казалось бы и устраняется вопросъ о хищеніи хлопка въ пути.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе О-ва Юго-Восточныхъ жел. дор., отношеніемъ отъ 11 іюля 1912 г. за № 2479, возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 13 августа того же года за № 733/2331.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, и Владикавказской, В. П. Черновъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 44. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Сибирской жел. дор. въ суммѣ 18 р. 50 к., за порчу груза по отправкѣ Таловая—Канскъ № 4456 (в. 2726).

Настоящій вопросъ внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда вслѣ
ствіе отношенія Службы Эксплоатаціи Юго-Восточныхъ жел. дор., от
11 іюля 1912 года, за № 2480, нижеслѣдующаго содержанія:

Актомъ ст. Чулымъ отъ 17 апрѣля 1908 г. за № 25 удостовѣрен
что 27 мѣшковъ сѣмени подсолнечнаго по отправкѣ отъ 1 марта 1909
Таловая—Канскъ № 4456, подмочены и имѣютъ плѣсень, при чем
полъ по срединѣ вагона оказался мокрымъ.

При выдачѣ груза на ст. назначенія, актомъ отъ 17 апрѣля 1908
за № 98 окончательно установлено, что отъ подмочки пострада
только 6 мѣстъ 11 пуд. 35 фунт., которыя найдены загнившими
проросшими и отъ принятія которыхъ получатель отказался.

Сибирская дорога, удовлетворивъ претендателя и засчитавъ
рученныя отъ продажи невостребованныхъ 6 мѣшковъ сѣмени 10 р
22 коп., удержала съ Юго-Восточныхъ ж. д. 18 руб. 50 коп.

Находя и самое рѣшеніе претензіи и удовлетвореніе ея за счет
Юго-Восточныхъ дорогъ неправильными, послѣднія обратились
Претензіонному Съѣзду съ ходатайствомъ о предоставленіи имъ пра
обратнаго удержанія оспариваемой суммы.

Помянутый Съѣздъ нашелъ, что, такъ какъ вагонъ, въ которо
грузъ слѣдовалъ, прибылъ безъ перегрузки и что самый характе
поврежденія груза, описанный въ актахъ, можетъ относиться толь
къ дорогѣ грузчицѣ, вышеупомянутое ходатайство Юго-Восточны
дорогъ отклонилъ.

Такое рѣшеніе 38 Съѣзда Служба Эксплоатаціи Юго-Восточны
желѣзныхъ дорогъ считаетъ, съ своей стороны, безусловно неправи
нымъ и потому проситъ внести его на обсужденіе ближайшаго Обще
Съѣзда, по нижеслѣдующимъ основаніямъ:

1) Оба помянутые акты за №№ 25 и 98 не могли быть прин
къ разсмотрѣнію уже только по одному тому, что, вопреки Соглаше
и ст. 135 Общаго Устава, они были посланы Юго-Восточнымъ ж.
спустя годъ со времени ихъ составленія (19 и 21 мая 1909 г.).

2) Къ акту № 25 не только не приложены пломбы этихъ доро
но о нихъ даже нѣтъ указанія въ актѣ, въ которомъ сказано тол

что онѣ кѣмъ то сорваны, но чьи были пломбы—осталось невыясненнымъ.

3) Полъ могъ оказаться сырымъ отъ того, что тотъ, кто сорвалъ пломбы, могъ оставить вагонъ открытымъ; несомнѣно, что если бы полъ былъ сырымъ при погрузкѣ, то, съ 3 марта, момента наложенія пломбъ и по 17 апрѣля—до момента составленія акта, онъ, конечно, просохъ бы.

4) Претендатель не имѣлъ права отказываться отъ принятія 6 мѣшковъ, тѣмъ болѣе, что цѣнность груза понизилась очень мало: вѣдь даже при всѣхъ неблагопріятныхъ условіяхъ Сибирской дорогѣ удалось продать его за 35% % отъ заявленной суммы претензіи.

5) Наконецъ, вопреки ст. 88 Общаго Устава, Сибирская дорога не составила акта экспертизы и не предложила претендателю принять грузъ съ возмѣщеніемъ ему убытка причиненнаго подмочкою.

О вышеизложенномъ дороги были оповѣщены циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами отъ 10 августа 1912 г. за № 735/2333.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, и Сибирской, М. И. Богданіокъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому спорная по настоящей претензіи сумма признана подлежащей распредѣленію поровну между Юго-Восточными и Сибирскою жел. дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 45. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Сызрано-Вяземской ж. д., въ суммѣ 179 р. за порчу груза (вопр. 2955).

На станціи Земетчино 2 мая 1909 г. былъ составленъ коммерческій актъ за № 33 о томъ, что въ исправномъ вагонѣ, за пломбами Юго-Восточныхъ ж. д., 121 мѣсто муки пшеничной, вѣсомъ 358 пуд., оказались подмоченными. Экспертизою установлено пониженіе цѣны груза на 50 коп. въ пудѣ, а всего на 179 руб.

Сызрано-Вяземская жел. дор. удовлетворила претензію въ суммѣ 179 руб. за счетъ Юго-Восточныхъ ж. д., по просьбѣ которыхъ настоящая претензія была затѣмъ разсмотрѣна 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ.

Указанный Съѣздъ, принимая во вниманіе, 1) что актомъ ст. назначенія С.-Вяземской ж. дор. установлено, что на мѣшкахъ съ мукою находились пятна, свидѣтельствовавшія о подмочкѣ груза, за что являются отвѣтственными Юго-Восточныя ж. дор., за пломбами коихъ съ самой ст. отправленія прослѣдовалъ спорный вагонъ;

2) Что Юго-Восточныя дороги спорятъ противъ самого удовлетворенія претензіи на томъ основаніи, что нагрузка производилась самимъ отправителемъ изъ его склада въ сухой вагонъ, каковое обстоятельство освобождало будто-бы дорогу отъ отвѣтственности, такъ какъ при подобныхъ условіяхъ подмочка могла произойти лишь до нагрузки, нашелъ, что если даже согласиться съ послѣднимъ доводомъ Ю.-Восточныхъ дорогъ, то эти дороги, не потребовавъ занесенія въ накладную заявленія отправителя о наличности мокрыхъ пятенъ на мѣшкахъ, лишили дорогу назначенія основанія къ оспариванію правильности претензіи по праву, размѣръ же ея какъ установленный экспертами, не возбуждалъ сомнѣнія, а посему, признавая удовлетвореніе претензіи со стороны С.-Вяземской дороги не только правильнымъ, но даже оградившимъ дороги отъ уплаты процентовъ и судебныхъ издержекъ, постановилъ въ требованіи Ю.-Восточныхъ дорогъ отказать.

Управленіе Юго-Восточныхъ ж. д. не признало возможнымъ согласиться съ приведеннымъ постановленіемъ по нижеслѣдующимъ соображеніямъ:

По условіямъ отправленія даннаго груза подмочка его не могла

имѣть мѣста на Юго-Восточныхъ ж. д., а произошла, вѣроятно, на Сызрано-Вяземской дорогѣ послѣ разгрузки вагона на станціи прибытія, или отъ поврежденія вагона въ предѣлахъ этой дороги, такъ какъ:

1) Вопреки § 116 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, станція Земетчино не составила техническаго акта о состояніи вагона.

2) не пригласила къ снятію пломбъ и разгрузкѣ вагона, а равно къ присутствію при производствѣ экспертизы жандармскаго унтеръ-офицера;

Кромѣ того, по мнѣнію Юго-Восточныхъ жел. дор., станціей Земетчино были допущены и нѣкоторыя неправильности при производствѣ экспертизы. Столь сильно подмоченный грузъ, несомнѣнно, имѣлъ бы значительные слѣды подмочки; эти слѣды слѣдовало бы точно охарактеризовать въ актѣ, а между тѣмъ въ немъ имѣются указанія лишь на помарку тары и на сырое состояніе пола.

Представляется затѣмъ преувеличенной и оцѣнка оказавшихся убытковъ—въ актѣ экспертизы никакого подраздѣленія осмотрѣнныхъ мѣшковъ, въ смыслѣ большей или меньшей подмочки не сдѣлано, а, за неимѣніемъ въ актѣ указаній о способѣ оцѣнки груза, является предположеніе, что таковая производилась наружно, безъ вскрытія мѣшковъ и безъ осмотра самой муки.

Принимая указанныя обстоятельства во вниманіе, Юго-Восточныя дороги просили Сызрано-Вяземскую настоящую претензію за ихъ счетъ не удовлетворять, полагая, что на Судѣ онѣ имѣли бы полную возможность доказать свою неотвѣтственность. Однако, претензія въ суммѣ 179 руб. была удовлетворена за счетъ Юго-Восточныхъ ж. д.

Въ виду всего вышеизложеннаго названныя дороги, отношеніемъ отъ 12 іюля 1912 г. за № 2482, возбудили вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 10 августа того же года за № 736/2334.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, и Сызрано-Вяземской, П. М. Кипарисовъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 47. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Екатерининской ж. д., въ суммѣ 230 р. за утрату груза по отправкѣ Астрахань — Домброва-Горная № 1906 (вопросъ 3180).

За утраченный грузъ по отправкѣ отъ 12 ноября 1905 г. Астрахань—Домброва-Горная № 1906, дорога назначенія уплатила 230 руб. и удержала ихъ съ Екатерининской жел. дор., а послѣдняя, въ свою очередь, удержала эту сумму съ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, но въ ноябрѣ 1909 г.

При обсужденіи дѣла на 38 Претензіонномъ Съѣздѣ Екатерининская жел. дорога доложила свое частное разслѣдованіе и Съѣздъ, на основаніи данныхъ этого разслѣдованія, ходатайство Юго-Восточныхъ жел. дор. на обратное удержаніе ими указанной суммы—отклонилъ.

Съ приведеннымъ постановленіемъ Юго-Восточныя жел. дороги не признали возможнымъ согласиться, такъ какъ согласно увѣдомленію самой же Екатерининской жел. дор. отъ 9 іюля 1911 г., за № к/525, спорная отправка принята ею отъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Принявъ же во вниманіе, что удержаніе по претензіи Екатерининская жел. дор., не будучи къ тому же дорогою назначенія груза, произвела спустя такое продолжительное время, Юго-Восточныя дороги, за отсутствіемъ уже на станціяхъ нужныхъ книгъ и документовъ, не имѣютъ возможности провѣрить на мѣстѣ фактъ и время передачи груза на сосѣднія дороги.

Въ виду вышеизложеннаго и главнымъ образомъ, что удержаніе Екатерининской дороги произведено съ нарушеніемъ срока по ст. 135 Общаго Устава, Юго-Восточныя дороги, отношеніемъ отъ 13 іюля 1912 г за № 2484, возбудили вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 13 августа того же года за № 738/2336.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ § 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ—В. С. Зелль и Л. И. Изюмовъ и Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью спорящихъ дорогъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ спорную по настоящей претензіи сумму распредѣлить поровну между Юго-Восточными и Екатерининскою жел. дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 48. О пересмотрѣ разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ претензіи Моск.-Кіево-Воронежской желѣзной дороги къ Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 499 руб. 50 коп. за недостачу грузовъ (вопр. 220).

Обстоятельства настоящаго дѣла заключаются въ слѣдующемъ: По 17-ти перевозкамъ разнаго рода хлѣбныхъ грузовъ насыпью со станцій Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги на ст. Сосновицы Привислинскихъ жел. дорогъ, акты этой послѣдней станціи, устанавливающіе недостачи въ вѣсѣ груза за пломбами Моск.-Кіево-Воронежской дороги, вмѣсто постороннихъ свидѣтелей, подписаны артельщиками артели по нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ на ст. Сосновицы М.-К.-Воронежская ж. дор. оспорила обязательность для нея названныхъ актовъ, ссылаясь на § 117 Соглаш. о пр. сообщеніи и на письма Привислинскихъ дорогъ о томъ, что артельщиками подписывались на которое время акты вмѣсто постороннихъ свидѣтелей, въ виду особыхъ условій, въ которыя поставлена была пограничная ст. Сосновицы. 38 Претензіонный Съѣздъ, находя, что акты подписаны всѣми агентами станціи и даже жандармскимъ унтеръ-офицеромъ, что симъ артельщики не являются агентами Службы Движенія, о недопустимости коихъ къ подписи акта взамѣнъ постороннихъ свидѣтелей имѣется категорическое указаніе въ § 117 Соглашенія, что поэтому довѣріе къ оспариваемымъ актамъ передъ Съѣздомъ не поколеблено нѣкоторыя же отступленія отъ точнаго требованія Соглашенія, дабы акты подписывались посторонними свидѣтелями, вызывались условія ст. Сосновицы, на которой встрѣчались затрудненія въ подысканіи такихъ свидѣтелей для подписи актовъ,—единогласно призналъ требованіе М.-К.-Воронежской жел. дороги по настоящему дѣлу не подлежащимъ удовлетворенію.

Московско-Кіево-Воронежская желѣзная дорога, недовольная приведеннымъ постановленіемъ 38 Претензіоннаго Съѣзда, возбудила ходатайство о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ, причемъ въ отношеніи своемъ, отъ 31 іюля—1 августа 1912 г. за № 58076/5181, сообщила по настоящему дѣлу слѣдующее: актами ст. Сосновицы Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ за №№ 4534, 4415, 4007, 4071, 4063, 4621, 4504, 4806, 4636, 4729, 2556, 4377, 3876, 4418, 4232 и 1636 отъ 1908 г. по 17 отправкамъ съ разныхъ станцій Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги въ Сосновицы обнаружены были недостачи

хлѣбныхъ грузовъ, прибывшихъ по назначенію за пломбами Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Указанные выше акты Московско-Кіево-Воронежская жел. дорога вернула Привислинскимъ дорогамъ, въ виду нарушенія послѣдними § 117 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Нарушеніе указаннаго параграфа заключалось въ томъ, что означенные выше акты были подписаны не посторонними свидѣтелями, а лицами, стоящими близко къ ст. Сосновицы, а именно Бѣловымъ и Козленковымъ, состоящими артельщиками Шестовской и Новогостинодворской артели и свидѣтелемъ Дворниковымъ, состоящимъ смотрителемъ пакгауза при той же станціи, о чемъ увѣдомилъ Правленіе Общества Начальникъ Сосновицкаго Отдѣленія Варшавскаго жандармскаго полицейскаго Управленія, отношеніемъ отъ 6/II 1909 г. за № 468.

Несмотря на протестъ съ возвращеніемъ актовъ, Привислинскія желѣзныя дороги сумму, 499 руб. 50 коп., выплаченную въ претензіонномъ порядкѣ за недостачу грузовъ по указаннымъ выше отправкамъ—отнесли на счетъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, а послѣдняя дѣло это внесла на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи даннаго дѣла на Претензіонномъ Съѣздѣ, представитель Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, высказываясь за неотвѣтственность представляемой имъ дороги, добавилъ, что требованіе § 117 Соглашенія о прямомъ сообщеніи о подписи акта двумя посторонними свидѣтелями изъ лицъ, не служащихъ на дорогѣ и не причастныхъ къ выгрузкѣ товаровъ, подкрѣплено еще особымъ примѣчаніемъ къ означенному параграфу, въ которомъ уже опредѣленно сказано, что при невозможности найти свидѣтелей по условіямъ мѣстности и времени, ихъ могутъ замѣнить агенты желѣзнодорожной администраціи *только не изъ Службы Движенія.* Указанные же свидѣтели состоятъ именно при Службѣ Движенія.

Кромѣ того, указанное примѣчаніе требуетъ обязательнаго обозначенія въ актѣ должностей лицъ, подписавшихъ актъ. Привислинскими желѣзными дорогами ничего этого не выполнено. Затѣмъ Привислинскія дороги и сами не отрицаютъ, какъ видно изъ отношенія ихъ отъ 14/I 1911 г. за № 137902, что такіе свидѣтели ими допускались, *но лишь нѣкоторое время.*

Кромѣ того, представитель Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги просилъ Съѣздъ разсмотрѣть настоящій вопросъ и какое бы ни состоялось рѣшеніе по этому дѣлу, считать это рѣшеніе обязатель-

нымъ и для многихъ другихъ аналогичныхъ дѣлъ, уже внесенныхъ въ программу указаннаго Съѣзда и обращенныхъ къ тѣмъ же Привислинскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

При дальнѣйшемъ обсужденіи даннаго вопроса большинствомъ лицъ, присутствовавшихъ въ этомъ засѣданіи, было высказано, что свидѣтелей, подписавшихъ спорные по дѣлу акты, надлежитъ приравнять къ крючникамъ, которые допускаются къ подписи актовъ, почему въ требованіи Московской-Кіево-Воронежской дороги надлежитъ отказать. На это представитель Московско-Кіево-Воронежской дороги сдѣлалъ возраженіе, что тѣхъ именно свидѣтелей, которые подписали спорные акты, нельзя ни при какихъ обстоятельствахъ приравнять къ крючникамъ, такъ какъ крючники—это только постоянные станціонные грузчики, свидѣтели же, подписавшіе спорные акты, имѣли опредѣленныя должности при ст. Сосновицы, а именно: *Бѣловъ* и *Козленковъ* состоятъ *вѣсовщиками*, а *Дворниковъ-смотрителемъ таможеннаго пакгауза*, кромѣ того CXVI Общій Съѣздъ по вопросу 35 большинствомъ 12 голосовъ противъ 7 высказался *за нежелательность допущенія крючниковъ подписывать акты.*

38 Претензіонный Съѣздъ большинствомъ голосовъ въ требованіи Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги отказалъ.

Считая указанное рѣшеніе неправильнымъ, Правленіе Общества названной дороги просило внести настоящее дѣло на обсужденіе Общаго Съѣзда, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 19 сентября минувшаго года за № 942/2755.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ Предсѣдатель обратился къ представителямъ заинтересованныхъ дорогъ съ вопросомъ—угодно ли имъ будетъ подчиниться рѣшенію Съѣзда? Въ виду выраженнаго ими на это согласія, было приступлено къ разсмотрѣнію дѣла по существу, причемъ, по обмѣнѣ мнѣніями, вопросъ объ отвѣтственности дороги былъ поставленъ на баллотировку, въ результатѣ коей оказалось: представители дорогъ—Александровской, Варшавско-Вѣнской, Екатерининской, Забайкальской, Закавказскихъ, Либаво-Роменской, Московско-Курской, Полѣсскихъ, Риго-Орловской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Средне-Азіатской, Сызрано-Вяземской, Сѣверно-Западныхъ, Ташкентской, Юго-Западныхъ, Владикавказской, Китайской-Восточной и Ферганской, высказались за отвѣтственность Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, а представители дорогъ—Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Троицкой за отвѣтственность Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи изложеннаго **Общій Сѣздъ**, большинствомъ голосовъ признавъ отвѣтственною по настоящему дѣлу Московско-Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу, **положилъ** рѣшеніе 38 Спеціальнаго по разбору претензій Сѣзда по обсуждаемому вопросу утвердить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 50. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Забайкальской и Юго-Восточнымъ, въ суммѣ 8463 руб. 22 коп. за утрату груза по отправкѣ Карюковка—Чита отъ 1906 года № 8509 (вопр. 263).

38 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ означенную претензію, по-
становилъ спорные 8463 руб. 22 коп. распредѣлить между Рязанско-
Уральскою и Юго-Восточными жел. дорогами поровну.

Юго-Восточныя желѣзныя дороги недовольныя приведеннымъ по-
становленіемъ 38 Претензіоннаго Съѣзда возбудили вопросъ о разсмо-
рѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ, отъ 9 ян-
варя с. г. за № 38/263, по данному дѣлу сообщили слѣдующее:

Сущность спора заключалась въ томъ, что одинъ вагонъ 149 мѣст
вѣсомъ 750 пуд., сахара рафинада, по отправкѣ отъ 14 марта 1906 г.
Карюковка—Чита № 8509, документально переданъ Рязано-Уральской
дорогѣ не былъ, но, фактически, благодаря недосмотру со стороны
агентовъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ оказался на станціи Ко-
ловъ названной дороги, гдѣ и былъ проданъ ея агентами мѣстнымъ
торговцамъ.

Съѣздъ пришелъ къ заключенію, что кража эта могла случиться
лишь только при содѣйствіи агентовъ сдающей дороги, Юго-Восточ-
ныхъ, а потому и пришелъ къ вышеуказанному рѣшенію.

Въ настоящее время въ распоряженіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ
дорогъ имѣется обвинительный актъ прокурора Тамбовскаго Окруж-
наго Суда, изъ котораго усматривается, что поименованные въ актѣ
агенты дорогъ обвиняются:

1) Рязанско-Уральской дороги въ томъ, что „по предварительному
между собою уговору тайно похитили изъ вагона № 492784, стоявшаго
на запасномъ пути упомянутой станціи, сахаръ въ количествѣ 750 п.
всего на сумму болѣе 300 руб.“

2) Агентъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ томъ, что „Н
принимая непосредственнаго участія въ совершеніи похищенія поиме-
нованными агентами Рязанско-Уральской желѣзной дороги сахара изъ
вагона на ст. Козловъ I, но зная о имѣющемъ совершиться упомяну-
томъ хищеніи и имѣя возможность предупредить это преступленіе, съ
намѣреніемъ допустилъ содѣяніе его.“

Отсюда, по мнѣнію Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, безу-
словно, является доказаннымъ, что фактъ передачи вагона Рязано-

Уральской желѣзной дорогѣ состоялся, хотя и безъ регистраціи по передаточнымъ книгамъ.

Такіе случаи по недосмотру бываютъ; проникали и на Юго-Восточныя дороги, вагоны безъ записи въ передаточныя книги, однако изъ этого не слѣдуетъ, что за кражу такихъ грузовъ должны отвѣчать обѣ сосѣднія дороги, а отвѣтственность должна понести та дорога, на которой состоялось само хищеніе груза.

Недонесеніе о предстоящей на сосѣдней дорогѣ кражѣ составляетъ такой проступокъ агентовъ дороги, за который казалось бы, Управленіе дорогъ никакой матеріальной отвѣтственности нести не должно.

Вслѣдствіе изложеннаго, не считая себя отвѣтственными, а тѣмъ болѣе въ равной мѣрѣ съ дорогою, гдѣ совершился самый фактъ кражи, Юго-Восточныя желѣзныя дороги и возбудили вопросъ о пересмотрѣ Общимъ Съѣздомъ рѣшенія 38 Претензіоннаго Съѣзда по настоящей претензіи.

О внесеніи въ программу Общаго Съѣзда приведеннаго вопроса послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 21 января 1913 г., за № 126/453.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, К. С. Федоровскій, Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, и Забайкальской, Н. Е. Черепановъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 51. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 2085), претензіи Рязанско-Уральской желѣзной дороги къ Владикавказской—въ суммѣ 728 руб. 22 коп. за недостачу груза по отправкѣ Москва — Екатеринодаръ отъ 1905 г. за № 260743.

Станція Екатеринодаръ Владикавказской желѣзной дороги составила актъ за № 1185, о томъ, что по вскрытіи 30 сентября 1905 г. вагона № 207182, прибывшаго 29 того же сентября за пломбами Рязанско-Уральской жел. дороги, перевозившійся въ немъ грузъ найденъ былъ разбросаннымъ по вагону и что повѣркою наличности груза съ документами было установлено хищеніе товара изъ двухъ мѣстъ (короба и кипы), упаковка которыхъ найдена тутъ же въ вагонѣ. Осмотромъ вагона было установлено, что одна дверь вагона имѣетъ поврежденія.

Владикавказская дорога уплатила прентендателю стоимость похищеннаго товара 728 руб. 22 к. и эту сумму удержала съ Рязанско-Уральской жел. дороги.

Рязанско-Уральская жел. дорога, находя, что на основаніи § 135 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, отвѣтственною за хищеніе является Владикавказская жел. дорога, внесла претензію объ обратномъ удержаніи съ Владикавказской дороги помянутой выше суммы на Претензіонный Съѣздъ.

На 38 Претензіонномъ Съѣздѣ, разбиравшемъ настоящую претензію, было обращено вниманіе на то, что съ одной стороны по роду поврежденія вагона и въ связи съ необоснованнымъ снятіемъ пломбъ станціи отправленія станціею Кочетовка Рязанско-Уральской желѣзной дороги весьма вѣроятнымъ является предположеніе, что названное поврежденіе было произведено на Рязанско-Уральской дорогѣ, съ умышленною цѣлью похищенія груза.

Съ другой стороны, однако, и Владикавказская жел. дорога, какъ дорога назначенія, не усмотрѣвъ названнаго поврежденія вагона на своей пріемной станціи, что по мнѣнію Съѣзда она должна была сдѣлать, лишила Съѣздъ возможности вполнѣ категорически установить, что поврежденіе вагона уже существовало до перехода на Владикавказскую жел. дорогу.

Въ виду изложеннаго Съѣздъ призналъ единственно возможнымъ распредѣлить отвѣтственность по настоящей претензіи между обѣими спорящими дорогами поровну.

Приведеннымъ постановленіемъ 38 Претензіоннаго Съѣзда остались недовольны обѣ дороги и Рязанско-Уральская и Владикавказская.

Рязанско-Уральская дорога полагаетъ, что Претензіонный Съѣздъ не имѣлъ достаточныхъ основаній для признанія отвѣтственности за хищеніе груза обѣихъ дорогъ. Вагонъ былъ обнаруженъ на станціи назначенія на другой день послѣ прибытія и съ поврежденной дверью, откуда казалось бы, на основаніи § 135 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, вытекаетъ полная отвѣтственность Владикавказской желѣзной дороги, а слѣдовательно и спорная по претензіи сумма—728 р. 22 к. должна быть отнесена на указанную дорогу полностью.

Правленіе же Владикавказской желѣзной дороги, съ своей стороны сообщило, что вагонъ по осмотрѣ оказался въ исправности, только у одной изъ дверей въ верхнемъ обвязочномъ брусѣ, поддерживающемъ верхній дверной прутъ, не оказалось болта, гайка же отъ него лежала у двери на полу вагона, а поддержка находилась на прутѣ посреди двери; при осмотрѣ двери съ вынутымъ болтомъ никакихъ царапинъ и нажимовъ, какъ на рамѣ и на рейкѣ, такъ и на предохранительныхъ скобахъ и доскахъ крыши замѣчено не было. При чемъ въ техническомъ актѣ еще отмѣчено, что открыть и отвести дверь, поднимая ее вверхъ при помощи лома, не снимая пломбы, оказалось невозможнымъ.

Такимъ образомъ, техническій актъ совершенно ясно устанавливаетъ, что при отсутствіи болта у средней поддержки дверного прута и при полной исправности двухъ крайнихъ поддержекъ проникнуть въ вагонъ, не снимая пломбъ, нельзя было.

Если же черезъ указанное въ актѣ поврежденіе вагона грузъ изъ него не могъ быть похищенъ, то всю отвѣтственность за утрату груза, на точномъ основаніи § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, должна нести дорога, за пломбами которой недостача груза обнаружена, т. е. въ данномъ случаѣ Рязанско-Уральская дорога.

Въ виду вышеизложеннаго, считая неправильнымъ отнесеніе половины убытка по спорной отправкѣ, въ суммѣ 364 р. 11 к., на Владикавказскую дорогу, Правленіе Общества и возбудило вопросъ объ опредѣленіи Общимъ Съѣздомъ отвѣтственной дороги въ указанной суммѣ—364 р. 11 к.

О всемъ вышеизложенномъ дороги были оповѣщены циркулярами Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 22 января и 6 марта с. г., за №№ 139/474 и 271/897.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, М. Л. Успенскій, и Владикавказской, В. П. Черновъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ части первой § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому было признано цѣлесообразнымъ передать настоящую претензію въ Техническую Коммиссію для выясненія того обстоятельства, имѣлась ли возможность при наличіи указанныхъ въ техническомъ актѣ поврежденій двери вагона произвести хищеніе груза безъ снятія пломбъ,—и по полученіи заключенія Технической Коммиссіи по сему вопросу внести таковой вновь на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 52. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ (в. 2535), претензіи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Московско-Казанской желѣзной дорогѣ въ суммѣ 725 руб. 81 коп. за порчу груза по отправкѣ Ревель—Москва тов. Московско-Казанской желѣзной дороги отъ 26-го января 1906 г. за № 982.

37 Претензіонный Съѣздъ призналъ требованіе Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по настоящей претензіи неподлежащимъ удовлетворенію.

Сѣверо-Западныя желѣзныя дороги недовольныя приведеннымъ постановленіемъ 37 Претензіоннаго Съѣзда возбудили вопросъ о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отъ 27 ноября минувшаго года за № 22333/18689, по данному дѣлу сообщили слѣдующее:

10 февраля 1906 года, на станціи Москва-тов. Московско-Казанской ж. дороги былъ составленъ коммерческій актъ за № 17 о томъ, что при выгрузкѣ изъ вагона № 311256 за пломбами этой же станціи 10-ти кипъ лохмотьевъ по отправкѣ Ревель—Москва № 982, таковыя оказались подмоченными водой и мерзлыми, и что „подмочка, какъ видно, произошла не въ вагонѣ, такъ какъ каждая кипа имѣетъ подмочку одной своей стороны, на которыхъ ясно замѣтны вдавленные слѣды настила, на которомъ вышеозначенныя кипы находились до ихъ отправки и нагрузки въ вагонъ“.

15-го того же февраля приглашенный для осмотра груза и опредѣленія убытка экспертъ призналъ пониженіе цѣнности его на сумму 669 руб. 51 коп., подтвердивъ вмѣстѣ съ тѣмъ изложенное въ коммерческомъ актѣ заключеніе по вопросу о происхожденіи порчи (актъ экспертизы № 18).

На основаніи такого заключенія Московско-Казанская желѣзная дорога, считая отвѣтственными по существу дѣла Сѣверо-Западныя дороги, препроводила имъ поступившую къ ней претензію Акціонернаго Общества „Гергардъ и Гей“ за порчу груза съ просьбою о рѣшеніи. Когда же Управленіе послѣднихъ дорогъ отклонило отъ себя всякую отвѣтственность, по настоящему дѣлу, въ виду имѣвшей мѣсто перегрузки данной отправки въ пути (изъ Ревеля грузъ былъ отправленъ въ вагонѣ № 231458, выгруженъ-же изъ вагона № 311256), Московско-Казанская дорога по праву дороги назначенія, удовлетворивъ настоящую претензію, удержала убытокъ 801 руб. 05 коп. (669 руб. 51 коп.—% 131 руб. 54 коп.) съ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ до-

рогъ, сдѣлавъ имъ вмѣстѣ съ тѣмъ такое заявленіе: „Причина прибытія груза въ Москву въ другомъ вагонѣ лежитъ въ томъ фактѣ, что грузъ прибылъ въ Москву безъ документовъ, каковые прослѣдовали въ Митьково, а потому и было ошибочно сдѣлано распоряженіе о выгрузкѣ его на одну изъ тѣхъ платформъ, выгрузка на которыхъ подобныхъ грузовъ по условіямъ станціи не допускается и выдача откуда не производится. Когда же ошибка выяснилась, грузъ снова былъ погруженъ въ вагонъ № 311256 и отправленъ въ ту часть станц. Москва—тов., гдѣ производится выгрузка и выдача подобныхъ товаровъ, чѣмъ и объясняется перегрузка и прибытіе по назначенію за пломбами ст. Москва—тов., т. е. за пломбами ст. назначенія". Приведенное изъясненіе дѣла, однако, не могло поколебать взгляда Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ д. на вопросъ объ отвѣтственности по данной претензіи и вопросъ этотъ, въ виду отказа Московско-Казанской ж. д. отъ возврата удержанной суммы,—былъ внесенъ на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда, вынесшаго вышеозначенное постановленіе.

Докладывая объ изложенномъ и основываясь на томъ, что оказавшіеся на кипахъ слѣды мокраго настила, на которомъ онѣ находились, могли-бы освобождать отъ отвѣтственности Московско-Казанскую желѣзную дорогу только въ томъ случаѣ, если бы грузъ не перегружался на станціи Московско-Казанской желѣзной дор. въ другой вагонъ, но никакъ не въ данномъ случаѣ, когда установленный фактъ перегрузки товара допускаетъ предположеніе объ укладкѣ его на мокрый настилъ самою станціею Москва,—формальныя обстоятельства (отсутствіе техническаго акта, пломбы Московско-Казанской ж. д.) также говорятъ въ пользу Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Управленіе названныхъ дорогъ и возбудило вопросъ о разсмотрѣніи вышеприведенной претензіи на Общемъ Съѣздѣ.

Въ виду вышеизложеннаго Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 14 января с. г. за № 43, просилъ о внесеніи настоящаго вопроса на обсужденіе Общаго Съѣзда, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 22 января с. г. за № 141/476.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Сѣверо-Западныхъ, Л. Н. Чернышевъ, и Московско-Казанской, Г. Г. Кобылинскій и А. П. Соколовъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Сѣверо-Западными желѣзными дорогами сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 53. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37 Претензіоннымъ Съѣздомъ (в. 183), претензіи Сибирской желѣзной дороги къ Лодзинской, въ суммѣ 569 руб. 32 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Томскъ за № 889 отъ 1903 г.

По вѣдомости удовлетворенныхъ претензій за мартъ мѣсяцъ 1907 года Лодзинская желѣзная дорога удержала съ Сибирской жел. дороги 569 р. 32 к., согласно исполнительнаго листа Петроковскаго Окружнаго Суда отъ 11 октября 1906 г. за № 30769, въ возмѣщеніе расхода по удовлетворенію иска за недостачу мануфактуры по отправкѣ Лодзь—Томскъ отъ 17 января 1903 года за № 889.

Сибирская жел. дорога, находя означенное удержаніе неправильнымъ, внесла дѣло это на разсмотрѣніе Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда.

Изъ разсмотрѣнія дѣла выяснилось, что на ст. Томскъ Сибирской ж. д. 27 февраля 1903 г. былъ составленъ актъ за № 32, въ которомъ, между прочимъ, значится, что, при выдачѣ вышеупомянутой отправки, получатель предъявилъ фактуру и потребовалъ вскрытія кипы; по вскрытіи оказалось, вмѣсто мануфактуры, лоскуты старыхъ солдатскихъ шинелей и одѣялъ, отъ которыхъ получатель въ пріемѣ отказался; тара кипы исправна, марки, знаки и вѣсъ согласно документовъ вѣрны.

Въ засѣданіи Съѣзда, представитель Лодзинской ж. д. объяснилъ, что онъ никоимъ образомъ не можетъ признать представляемую имъ дорогу отвѣтственной, такъ какъ грузъ былъ сданъ на сосѣднюю дорогу въ полной исправности.

Представитель Сибирской ж. д., въ свою очередь, заявилъ, что, по его мнѣнію, замѣна мануфактуры произошла на станціи отправленія, такъ какъ изъ акта видно, что тара кипы исправная, марки, знаки и вѣсъ, согласно документовъ, вѣрны, а потому, въ данномъ случаѣ, отвѣтственность должна быть отнесена на Лодзинскую ж. дорогу.

При обсужденіи дѣла нѣкоторые представители находили, что замѣна груза, въ виду исправности и сходства марокъ, знаковъ и вѣса, могла послѣдовать исключительно на станціи отправленія, другіе-же полагали, что разъ грузъ пролежалъ на станціи назначенія извѣстный промежутокъ времени, то замѣна груза на этой станціи вполнѣ возможна.

Затѣмъ послѣ произведенной баллотировки по вопросу о томъ, на

которую изъ названныхъ дорогъ должна быть возложена отвѣтственность по настоящей претензіи, причемъ высказались: 4 голоса за отнесеніе отвѣтственности полностью на Сибирскую жел. дорогу; 7 голосовъ за раздѣленіе отвѣтственности между Сибирскою и Лодзинскою дорогами поровну и 3 голоса за распредѣленіе отвѣтственности по разстоянію.

Въ виду приведеннаго результата баллотировки, 37 Претензіонный Съѣздъ большинствомъ голосовъ постановилъ: распредѣлить отвѣтственность въ данномъ случаѣ между Сибирскою и Лодзинскою жел. дорогами поровну, т. е. отнести по 284 р. 66 к., на каждую.

Лодзинская желѣзная дорога недовольная приведеннымъ рѣшеніемъ Претензіоннаго Съѣзда возбудила вопросъ о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ, отъ 10 февраля 1913 г. за № 2045 С. сообщила по данному дѣлу слѣдующее:

Изъ разсмотрѣнія дѣла на Претензіонномъ Съѣздѣ выяснилось, что кипа съ грузомъ по спорной отправкѣ прибыла на станцію назначенія Томскъ въ совершенно исправной тарѣ, а равно марки, знаки и вѣсъ кипы оказались согласно документовъ вѣрны. Помимо того грузополучатель при выдачѣ груза потребовалъ вскрытія кипы, причемъ оказалось вмѣсто мануфактуры лоскуты старыхъ солдатскихъ шинелей и одѣялъ, отъ принятія коихъ получатель отказался. Хотя изъ приведенныхъ выше обстоятельствъ дѣла слѣдовало бы прійти къ заключенію, что никакой замѣны груза не было, что желѣзная дорога не будучи обязана провѣрять содержанія сданнаго ей къ перевозкѣ груза, и доставила къ мѣсту назначенія тотъ самый грузъ, который сданъ былъ грузоотправителемъ на желѣзную дорогу, однако въ виду состоявшагося противоположнаго Судебнаго рѣшенія, вошедшаго въ законную силу, желѣзнымъ дорогамъ приходится подчиниться этому рѣшенію.

Но при такомъ положеніи дѣла является вопросъ, которая изъ дорогъ, принимающихъ участіе въ перевозкѣ груза, должны нести отвѣтственность за замѣну груза. По мнѣнію Совѣта Управленія Лодзинской желѣзной дороги настоящее дѣло является типичнымъ примѣромъ необходимости примѣненія 3 пункта 116 ст. Об. Уст. и 131 ст. Соглашенія о прямомъ сообщеніи. Если же, какъ и сдѣлалъ Претензіонный Съѣздъ, признать какія либо дороги виновными въ замѣнѣ груза и на нихъ возложить отвѣтственность, то ужъ никоимъ образомъ Лодзинская жел. дорога этой отвѣтственности нести не можетъ. Ничѣмъ обсолютно на Съѣздѣ не установлено, что замѣна произошла, или даже могла произойти на Лодзинской ж. дорогѣ.

Какъ видно изъ накладной грузъ былъ сданъ къ перевозкѣ 13-го января 1903 г. и въ тотъ же самый день до полудня былъ отправленъ и въ совершенной исправности сданъ на сосѣднюю В.-Вѣнскую жел. дорогу. На станцію же назначенія Томскъ грузъ прибылъ 22-го февраля до полудня, а только 27 февраля были составлены актъ и протоколъ о замѣнѣ груза. Въ виду этого замѣна груза, если таковая вообще и была, могла произойти на ст. назначенія въ теченіе времени со дня прибытія груза до дня составленія протокола; замѣна могла имѣть мѣсто и на каждой изъ тѣхъ дорогъ, гдѣ была перемѣна пломбъ, а слѣдовательно и на той дорогѣ, за пломбами которой грузъ прибылъ на станцію назначенія.

Въ виду всего сказаннаго, Совѣтъ Управленія Лодзинской желѣзной дороги просилъ внести это дѣло въ программу Общаго Съѣзда, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 15 февраля с. г. за № 227/747.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Сибирской, М. И. Богданіокъ, и Лодзинской, Я. О. Сукеницкій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Лодзинскою желѣзною дорогою по настоящей претензіи сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 55. О пересмотрѣ, разрѣшенной 37-мъ Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ (вопр. 39), претензіи Риго-Орловской дороги къ Лодзинской дорогѣ, въ суммѣ 767 руб. 93 к. за недостачу груза по отправкѣ Лодзь — Витебскъ № 182 отъ 1905 г.

Разсмотрѣвъ дѣло по существу и принимая во вниманіе, что на станцію назначенія прибылъ ненадлежащій грузъ—ящикъ, въ которомъ оказалось вѣсомъ на 19 фунтовъ болѣе, противъ показаннаго въ документахъ, отъ принятія котораго получатель отказался, не признавъ его своимъ; что означенный ящикъ прибылъ при правильныхъ наклейкахъ станціи отправленія Лодзь Лодзинской дороги, и что указанное обстоятельство удостовѣрено актомъ станціи назначенія, составленнымъ при выгрузкѣ самаго груза, 37 Претензіонный Съѣздъ призналъ отвѣтственной по данному дѣлу Лодзинскую желѣзную дорогу, съ которой и предоставилъ Риго-Орловской желѣзной дорогѣ право удержать обратно спорную сумму.

Лодзинская желѣзная дорога, недовольная приведеннымъ рѣшеніемъ 37 Претензіоннаго Съѣзда, возбудила вопросъ о разсмотрѣніи претензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ отъ 28 января с. г. за № 3374 С. сообщила по данному дѣлу слѣдующее:

37-ой Спеціальный по разбору претензій Съѣздъ призналъ Лодзинскую желѣзную дорогу отвѣтственной единственно въ виду правильности на ящикѣ наклейки ст. Лодзь Фабр. Между тѣмъ такое постановленіе Съѣзда нельзя признать правильнымъ. Отвѣтственной за недостачу, замѣну или утрату груза можно признать только ту дорогу, на которой замѣна, недостача или утрата груза вполнѣ установлена подлежащими документами. Въ данномъ случаѣ замѣна груза именно на Лодзинской ж. д. ничѣмъ не установлена. Правильность наклейки можетъ только привести къ заключенію, что вообще никакой замѣны груза не было, что на станцію назначенія прибылъ тотъ же самый ящикъ, который былъ высланъ грузоотправителемъ. Если же судебнымъ рѣшеніемъ, хотя и неправильнымъ, но вошедшимъ въ законную силу, присуждено истцу вознагражденіе, то, конечно, нельзя въ этомъ случаѣ возлагать уплаты этой суммы на любую изъ дорогъ пути слѣдованія груза, а вознагражденіе это и можетъ быть только распредѣлено между всѣми дорогами пути слѣдованія груза. Если же признать, что помимо правильности наклеекъ, на станцію назначенія прибылъ не тотъ ящикъ, который былъ высланъ грузоотправителемъ, то есть,

что въ пути произошла замѣна ящика путемъ перемѣны наклейки, то ничѣмъ по дѣлу не установлено, что замѣна эта произошла на Лодзинской жел. дорогѣ. Замѣна эта могла произойти на каждой изъ дорогъ въ пути слѣдованія груза, а равно и на станціи назначенія до составленія протокола при выдачѣ груза, и возложеніе отвѣтственности на Лодзинскую жел. дорогу въ виду полной недоказанности является совершенно неправильнымъ. На основаніи изложеннаго Совѣтъ Лодзинской ж. дор. просилъ внести настоящее дѣло въ программу Общаго Съѣзда, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 27 февраля с. г. за № 253/825.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Риго-Орловской, В. Ф. Колышкевичъ, и Лодзинской, Я. О. Сукеницкій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ части первой § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

По подробномъ, затѣмъ, разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Лодзинской жел. дорогой по настоящей претензіи сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 56. О пересмотрѣ разрѣшенной 37 Претензіонн. Съѣздомъ (вопр. 82) претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 94 руб. 48 коп. за порчу груза по отправкѣ Лодзь-Браиловъ № 202791 отъ 1902 г.

По отправкѣ Лодзь - Браиловъ № 202791, отъ 15 января 1901 г., на ст. Варшава транз. обнаружено поврежденіе одного желѣзнаго вала, вѣсомъ 8 пуд. 25 фун., что удостовѣрено актомъ этой станціи № 474, отъ 17 января 1901 г. Стоимость этого вала была опредѣлена, на основаніи фабричной цѣны и заключенія экспертовъ, въ размѣрѣ 65 руб., причемъ въ актѣ однимъ изъ экспертовъ оговорено, что строеніе вала въ мѣстѣ излома неравномѣрное (есть солидныя плены), что доказываетъ недоброкачественность матеріала.

Получатель не принялъ поврежденнаго вала и за таковой заявилъ претензію, отклоненную дорогами на основаніи заключенія эксперта, а затѣмъ, по рѣшенію Суда, уплачено 94 р. 48 к. и убытокъ этотъ Юго-Западными дорогами отнесенъ на счетъ Лодзинской жел. дороги.

Лодзинская жел. дорога, находя произведенное съ нея удержаніе означенной суммы неправильнымъ, внесла это дѣло на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Съѣзда представитель Лодзинской жел. дороги объяснилъ, что какъ видно изъ полученной Лодзинской жел. дорогой отъ Юго - Западныхъ жел. дорогъ копіи рѣшенія въ окончательной формѣ, защита отвѣтчика названныхъ дорогъ по настоящему дѣлу ограничилась лишь подачей вовсе не мотивированнаго, шаблоннаго отзыва на *первое заочное рѣшеніе*, затѣмъ подачею такого-же содержанія аппелляціи на второе заочное рѣшеніе. Слѣдовательно, въ первую инстанцію повѣренный отвѣтчика не являлся. Во второй инстанціи онъ явился одинъ разъ 15 марта 1907 г., но лишь просилъ о привлеченіи дорогъ слѣдованія. Къ сроку, въ которомъ разбиралось дѣло по существу, истецъ тоже не являлся. Мировой Съѣздъ въ рѣшеніи положительно констатируетъ, что отвѣтчица Юго-Западныя дороги, „кромѣ голословнаго отрицанія иска, никакихъ данныхъ не представили“. Между тѣмъ по настоящему дѣлу можно было дать Суду вполнѣ обстоятельное объясненіе, подкрѣпленное ссылкою на соотвѣтственныя статьи Об. Уст. рус. ж. д. и Уст. Гражд. Судопроизводства и безусловно слѣдовало представить Суду протоколъ станціи назначенія, которымъ положительно констатировано, что поврежденный валъ былъ сдѣланъ изъ

плохого матеріала. При такихъ обстоятельствахъ на Судѣ, путемъ ссылки на 104 ст. Общ. Уст. и на показанія свѣдущихъ лицъ, можно было установить, что, такъ какъ, другіе валы изъ хорошаго матеріала не испортились, то этотъ одинъ, бывшій предметомъ иска, испортился не по винѣ дороги, а отъ своего свойства.

Гадать о томъ, что сказалъ-бы экспертъ и какъ посмотрѣлъ-бы на это Судъ, въ настоящее время на Съѣздѣ нѣтъ никакого основанія. Вѣдь тѣ же Юго-Западныя дороги претензію, заявленную по 122 ст. Общ. Устава, по тѣмъ именно мотивамъ отклонили. На Судѣ же не только ни словомъ объ этомъ не упоминаютъ, но даже упорно, помимо требованія Суда, отказываются представить протоколъ станціи назначенія, констатировавшій состояніе и качество груза. Это недопустимо. Судъ, такимъ образомъ, въ отсутствіи не только отвѣтчика, но и какихъ-либо съ его стороны объясненій, допустилъ допросъ какого-то эксперта свидѣтеля, и тотъ устанавливалъ лишь цѣну вала.

Да если-бы даже допустить, что порча вала произошла по винѣ дороги, то развѣ отвѣтчица-дорога не должна обратить вниманія и на размѣръ иска. Развѣ не слѣдовало установить на Судѣ, насколько валъ, сдѣланный изъ подобнаго матеріала, могъ служить для предназначенной ему цѣли и имѣть ту же цѣну, какъ совершенно доброкачественный. Ничего этого отвѣтчица не дѣлаетъ и даже своимъ безосновательнымъ отказомъ представить протоколъ лишаетъ и Судъ возможности провѣрить всѣ эти обстоятельства, согласно 81 ст. Уст. Гр. Судопроизводства.

При такихъ обстоятельствахъ представитель Лодзинской жел. дороги, считая присужденіе суммъ неправильнымъ, по винѣ Юго-Западныхъ жел. дорогъ, просилъ представляемую имъ дорогу отъ отвѣтственности освободить.

На это представитель Юго-Западныхъ дорогъ заявилъ, что претензія была отклонена Юго-Западными дорогами не по тому собственно, чтобы таковая признана была ими по существу неосновательной, а по той лишь причинѣ, что Юго-Западныя дороги, по опыту знаютъ, что Лодзинская дорога всегда основываетъ свои рѣшенія по претензіямъ преимущественно на формальной сторонѣ, игнорируя зачастую сущность дѣла и всегда возбуждаетъ споръ при малѣйшемъ несоблюденіи формальностей, а потому предпочли отклонить претензію по формальнымъ основаніямъ, хотя по существу дѣла подобныя претензіи нельзя не признать основательными. При заявленіи иска Лодзинская дорога была поставлена въ извѣстность и привлечена къ отвѣтственности въ качествѣ 3 лица, но въ дѣло не вступила, никакихъ мотивовъ для за-

щиты не дала, ограничившись сообщеніемъ, что грузъ былъ сданъ ею на Варшавско-Вѣнскую дорогу въ полной исправности, хотя это послѣднее заявленіе не отвѣчаетъ истинному положенію дѣла, такъ какъ поврежденіе вала было обнаружено на ст. Варшава-транзитъ при пріемѣ отправки отъ Лодзинской дороги.

Заявленіе представителя Лодзинской дороги о томъ, что защитникъ со стороны Юго-Западныхъ дорогъ не далъ Суду обстоятельныхъ разъясненій со ссылками на соотвѣтственныя статьи Устава жел. дор. и не предъявилъ Суду акта экспертизы, коимъ якобы констатировано поврежденіе вала отъ плохого качества матеріала, нельзя признать основательнымъ, такъ какъ изъ рѣшенія Суда, составленнаго въ весьма сжатой формѣ, нельзя вывести подобнаго заключенія. По существу-же дѣла врядъ-ли было-бы и умѣстно особенно усердно доказывать Суду, что изломъ *желѣзнаго* (а не чугуннаго) вала вѣсомъ 8 пуд. при перевозкѣ по желѣзной дорогѣ произошелъ отъ недоброкачественности выдѣлки, ибо каждый судья и человѣкъ, даже совершенно незнакомый съ условіями и характеромъ перевозки грузовъ на жел. дор., никакъ не согласится съ тѣмъ, что поврежденіе *желѣзнаго восьмипудоваго вала*, хотя-бы сдѣланнаго и изъ плохого матеріала, но все-таки изъ желѣза, могло произойти отъ толчковъ вагона въ пути на стыкахъ рельсовъ и на отрѣзкахъ, а не отъ небрежнаго обращенія съ грузомъ при нагрузкѣ въ вагонъ. Вѣдь по желѣзнымъ дорогамъ перевозится въ навалку безъ особой упаковки тонкая чугунная посуда, и еще болѣе хрупкія стеклянныя и глиняныя издѣлія, но они, однако, въ громадномъ большинствѣ случаевъ прибываютъ по назначенію благополучно, если только были осмотрительно погружены. Изъ практики извѣстно, что эти издѣлія, груженыя средствами отправителя, всегда приходятъ благополучно, если въ пути не перегружались; при перегрузкѣ-же, особенно если таковая произведена была агентами дороги, поврежденія встрѣчаются часто и объясняются неумѣлымъ небрежнымъ обращеніемъ съ грузомъ желѣзнодорожныхъ рабочихъ.

Поэтому совершенно ясно, что никакой надежды не могло быть на то, чтобы Судъ поврежденіе *желѣзнаго* восьмипудоваго вала приписалъ непрочности выдѣлки, а не небрежной погрузкѣ, такъ какъ для каждаго очевидно, что сломаться такой предметъ отъ толчковъ вагона въ пути не могъ, а былъ несомнѣнно сломанъ по тому, что не былъ осторожно положенъ на полъ вагона, а прямо брошенъ рабочими, считавшими, что желѣзо должно все выдержать.

Выслушавъ приведенныя заявленія представителей заинтересованныхъ дорогъ, Съѣздъ перешелъ къ разсмотрѣнію дѣла по существу и

по обсужденіи обстоятельствъ онаго, а затѣмъ по произведенной б
лотировкѣ, высказался *тремя* голосами—за раздѣленіе отвѣтственно
поровну между Лодзинскою и Юго-Западными жел. дорогами, *десят*
голосами—за отнесеніе отвѣтственности полностью на счетъ Лодзинс
жел. дороги.

Въ виду приведеннаго результата баллотировки, Съѣздъ, больш
ствомъ 10-ти голосовъ противъ 3-хъ, постановилъ въ удовлетворе
требованія Лодзинской жел. дорогѣ отказать.

Лодзинская желѣзная дорога недовольная приведеннымъ рѣ
ніемъ Претензіоннаго Съѣзда возбудила вопросъ о разсмотрѣніи п
тензіи Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ, отъ 10 февр
1914 г. за № 30102 С, сообщила по данному дѣлу слѣдующее:

Протоколомъ станціи назначенія констатировано, что строе
вала въ мѣстѣ излома было неравномѣрное, что доказываетъ нед
брокачественность матеріала. Обстоятельство это, конечно, за си
104 ст. Общ. Уст. освобождало желѣзную дорогу отъ всякой отв
ственности за поврежденіе вала. Однако, судебнымъ рѣшеніемъ ис
было присуждено вознагражденіе въ поискиваемомъ имъ разм
ибо, какъ видно изъ обстоятельствъ дѣла, Юго - Западныя желѣзн
дороги—дорога-отвѣтчица—не представили вовсе въ Судъ указанн
протокола и такимъ образомъ не установили на Судѣ этого освоб
дающаго желѣзную дорогу отъ отвѣтственности обстоятельства.

Изъ сказаннаго слѣдуетъ, что Лодзинская жел. дор. по настоящ
дѣлу за поврежденіе на основаніи 104 ст. не отвѣтственна, въ вид
того, что послѣдовавшее по этому дѣлу судебное рѣшеніе призн
отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ единственно въ виду остав
дѣла безъ защиты Юго-Западными желѣзными дорогами, присуж
ная сумма вознагражденія и должна быть уплачена со счета с
послѣднихъ дорогъ.

Въ виду изложеннаго, Совѣтъ Управленія Лодзинской желѣз
дороги просилъ внести это дѣло въ программу Общаго Съѣзда, о ч
и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣ
отъ 4 марта 1914 г. за № 268/886.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Лодзинс
Я. О. Сукеницкій, и Юго-Западныхъ, Г. П. Юцевичъ, просили О
Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ
первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (прил
ніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиж
на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Лодзинскою жел. дорогою сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 58. О пересмотрѣ рѣшенія 37 Претензіоннаго Съѣзда, по в. 2223—о претензіи Рязанско-Уральской ж. д. къ Сызрано-Вяземской ж. д. въ суммѣ 2168 р. 95 к.

37 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ настоящую претензію, принявъ во вниманіе, что никакихъ упущеній въ данномъ дѣлѣ со стороны Сызрано-Вяземской дороги допущено не было, единогласно призналъ требованіе Рязанско-Уральской ж. дор. неподлежащимъ удовлетворенію.

Съ приведеннымъ постановленіемъ Правленіе О-ва Рязанско-Уральской ж. д. не признало возможнымъ согласиться, такъ какъ названная дорога не обвиняла Сызрано-Вяземскую ж. д. въ упущеніяхъ защиты дѣла, а въ томъ, что грузъ испортился не отъ просрочки въ пути, а вслѣдствіе долгаго лежанія на станціи назначенія, гдѣ не было своевременно составлено протокола и оцѣнки груза, коммерческій же актъ былъ составленъ при выдачѣ груза получателю черезъ 19 дней послѣ прибытія груза и снятія пломбъ.

Въ виду вышеизложеннаго Правленіе Рязанско-Уральской ж. дор. отношеніемъ отъ 27 марта с. г. за № 0/53145/Арх., возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 13 мая того же года за № 487/1684.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, К. С. Федоровскій, и Сызрано-Вяземской, П. М. Кипарисовъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Рязанско-Уральской жел. дорогой сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 60. О пересмотрѣ, разрѣшенной 36 Претензіонным Съѣздомъ, претензіи Сибирской ж. д. къ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. въ суммѣ 818 руб. 63 коп., за замѣну груза по отправкѣ Барнаульская Транспортная Контора—Виндава отъ 1904 года за № 101.

36 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ настоящую претензію, призналъ требованіе Сибирской ж. д. неподлежащимъ удовлетворенію.

Управленіе названной дороги недовольное приведеннымъ выше постановленіемъ возбудило передъ Управленіемъ ж. д. вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, указавъ при этомъ, что если М.-В.-Рыбинская ж. д. признавала, что подмѣна масла произошла не при перевозкѣ, а до сдачи груза къ отправленію, какъ видно изъ отношенія ея отъ 2/IX 04 за № 25076/562/04, то она не въ правѣ была удовлетворять претензіи; если же удовлетворила таковую, то слѣдовательно признала, что замѣна груза произошла на желѣзной дорогѣ и вѣроятнѣе всего на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., гдѣ грузъ на станціи Чисмена перегружался изъ одного вагона въ другой, а на станціи Зиланъ вагонъ былъ отцѣпленъ и вскрывался, вслѣдствіе обрыва шпагата у пломбы.

О вышеизложенномъ Управленіе Сибирской ж. д., рапортомъ отъ 6/7 ноября 1912 г., за № 243557/6995, сообщило Управленію ж. дор., вслѣдствіе чего, Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ ж. д., отношеніемъ отъ 4 мая 1913 г., за № 725, передалъ вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда.

(Цирк. Завѣдыв. дѣл. О. С. отъ 29 мая 1913 г. за № 541/1926).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Сибирской, М. И. Богданіокъ, и Московско-Виндаво-Рыбинской, Н. Б. Ленцнеръ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Сибирской жел. дорогой сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 61. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Владикавказской ж. д. къ Юго-Западнымъ ж. д. въ суммѣ 504 руб. 05 к., за недостачу груза по отправкѣ Солдатская - Броды, отъ 1904 г. за № 2.

38 Спеціальный по разбору претензій Съѣздъ, разсмотрѣвъ дѣло по вопросу 964 его программы о недоставленномъ по назначенію грузѣ отправки Салдатская-Броды № 2—1904 г., призналъ виновными двѣ дороги: Владикавказскую и Юго-Западныя, и отвѣтственность, въ суммѣ 504 р. 05 к., распредѣлилъ между ними, при чемъ на Владикавказскую дорогу отнесъ 403 р. и на Юго-Западныя дороги 101 р. 05 к.

Съ приведеннымъ постановленіемъ Владикавказская ж. д. не признала возможнымъ согласиться по нижеслѣдующимъ основаніямъ.

По спорной отправкѣ слѣдовалъ вагонъ кукурузы вѣс. 750 пуд., при чемъ станціей отправленія „Солдатская“ Влад. д. въ накладной была сдѣлана отмѣтка, что кукуруза маловлажная новаго урожая. Грузъ былъ принятъ съ обожданіемъ на складѣ и хранился на очереди 17 дней (съ 28/XI—по 15/XII). На ст. Радзивиловъ грузъ прибылъ 11 января 1905 г. (съ просрочкою на 10 сутокъ), и въ тотъ же день станціей Радзивиловъ былъ составленъ актъ № 95, что кукуруза сильно попортилась, издаетъ запахъ гнили, въ виду чего и задерживается на ст. Радзивиловъ для просушки.

23-го же января былъ составленъ протоколъ, что кукуруза уже настолько испортилась, что никуда не годится и не имѣетъ никакой цѣны, а 26 января была продана съ аукціона всего за 12 рублей.

Претензія была заявлена Юго-Западнымъ дорогамъ, какъ за недоставленный по назначенію грузъ, и Юго-Западными дорогами была вначалѣ отклонена, а затѣмъ, на международной конференціи представитель Управленія дорогъ претензію призналъ, и Юго-Западными дорогами было уплачено всего 504 р. 05 к. (386 р. 25 к. капитальной суммы и % 117 р. 80 к.). Сумму эту Юго-Западныя дороги удержали съ Владикавказской въ виду того, что порча кукурузы была обнаружена за пломбами Владикавказской дороги и грузъ лежалъ на очереди 17 дней.

Претензіонный же Съѣздъ призналъ Юго-Западныя дороги виновными въ томъ, что онѣ, задержавъ грузъ на ст. Радзивиловъ, довели его до полной негодности и убытокъ за порчу груза, увеличившуюся со времени прибытія его на указанную станцію, опредѣливъ таковой въ суммѣ 101 р. 05 к., отнесъ на Юго-Западныя дороги.

За порчу же груза, которая произошла до прибытія его на ст. Радзивиловъ, Съѣздъ призналъ отвѣтственною Владикавказскую дорогу на томъ лишь основаніи, что на Владикавказской дорогѣ грузъ лежалъ на очереди 17 дней. Но, принявъ грузъ къ отправленію съ обожданіемъ на очереди, Владикавказская дорога только исполнила требованіе закона, исполненіе же требованій закона не можетъ считаться дѣяніемъ наказуемымъ.

Затѣмъ, влажная кукуруза должна быть отнесена къ числу тѣхъ грузовъ, которые подвержены порчѣ по своимъ внутреннимъ свойствамъ. Никакой неисправности на Владикавказской дорогѣ ни при храненіи, ни при перевозкѣ груза спорной отправки допущено не было. И, если бы грузъ также исправно былъ доставленъ по назначенію, то никакой отвѣтственности за порчу его желѣзныя дороги не несли бы на основаніи пункта 4 ст. 104 Общаго Устава Росс. ж. дорогъ.

И въ настоящемъ случаѣ, претензія была заявлена, и деньги были уплачены не за порчу груза, а за грузъ недоставленный по назначенію. Не доставленъ же по назначенію грузъ былъ по винѣ Юго-Западныхъ ж. д., которыя поэтому и должны нести всю отвѣтственность.

Въ виду вышеизложеннаго, считая неправильнымъ отнесеніе убытка по спорной отправкѣ въ суммѣ 403 руб. на Владикавказскую дорогу, Правленіе О-ва названной дороги, отношеніемъ отъ 29 апрѣля 1913 г. за № пр.3370/910—3928/3787, вопросъ объ опредѣленіи отвѣтственной дороги въ указанной суммѣ внесло на обсужденіе Общаго Съѣзда (цирк. Зав. дѣл. О. С. отъ 4 іюня 1913 г. за № 546/1946).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Владикавказской, В. П. Черновъ, и Юго-Западныхъ, Г. П. Юцевичъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Владикавказскою желѣзною дорогою сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 62. О пересмотрѣ разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ претензіи Владикавказской ж. д. къ Сибирской ж. д., въ суммѣ 130 руб. 65 коп., за недостачу груза по отправкѣ Владикавказъ—Ачинскъ, отъ 1907 г., за № 14756.

38 Спеціальный по разбору претензій Съѣздъ, разсмотрѣвъ дѣло по вопросу 948 его программы, отвѣтственность въ суммѣ 130 р. 65 к. за недостачу груза въ отправкѣ Владикавказъ—Ачинскъ № 14756/07 г. отнесъ на Владикавказскую дорогу по § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Съ приведеннымъ постановленіемъ Владикавказская ж. д. не признала возможнымъ согласиться, такъ какъ недостача груза въ упомянутой отправкѣ была установлена актомъ ст. Челябинскъ Сибирской жел. дороги отъ 23/X—1907 г. за № 2892/2 за пломбами Владикавказской дороги, причемъ въ актѣ указано, что одна изъ бочекъ оказалась съ проломанной доской, что вагонъ вскрывался вслѣдствіе течи, и на четвертой страницѣ акта имѣется отмѣтка, что погрузка была правильная. При указанныхъ условіяхъ примѣненіе къ спорной отправкѣ § 126 Соглашенія, правильное по формѣ, является несправедливымъ по существу. Утрата груза произошла вслѣдствіе поврежденія бочки. Актомъ же установлено, что Владикавказскою дорогою погрузка была сдѣлана правильно, но правильная погрузка, очевидно, должна предохранить бочки отъ поврежденія ихъ при нормальныхъ условіяхъ перевозки. Если же бочка прошла три съ лишнимъ тысячи верстъ (отъ ст. Владикавказъ до ст. Челябинскъ) и не была повреждена, а, простоявъ на ст. Челябинскъ два дня, оказалась уже съ переломанной тростью, то должно прійти къ заключенію, что поврежденіе бочки въ данномъ случаѣ произошло отъ слишкомъ грубыхъ маневровъ съ вагономъ на ст. Челябинскъ Сибирской дороги, которая поэтому и должна быть признана виновной въ причиненіи ущерба, а не та дорога, на которой никакихъ упущеній при перевозкѣ не было, за то только, что она навѣсила на вагонѣ свои пломбы.

Въ виду вышеизложеннаго Правленіе Общества Владикавказской ж. д. вопросъ объ опредѣленіи отвѣтственности по спорной отправкѣ отношеніемъ отъ 29 апрѣля с. г. за № пр. 2919/10—3927/3786, внесло на обсужденіе Общаго Съѣзда (Цир. Зав. дѣл. О. С. отъ 4 іюня 1913 г. № 547/1947).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Владикавказской, В. П. Черновъ, и Сибирской, М. И. Богданіокъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ части первой § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Владикавказскою желѣзною дорогою сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 64. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Претензіоннымъ Съѣздомъ, претензіи Рязанско-Уральской ж. д. къ Юго-Западнымъ ж. д. въ суммѣ 289 руб. 09 коп. за недостачу груза по отправкѣ Астрахань - Крыжополь отъ 1904 г. за № 11567.

По вѣдомости Государственнаго Банка за VII—908 г. Юго-Западныя ж. дороги удержали съ Рязанско-Уральской ж. д. сумму 289 р. 09 к. за недостачу груза по накл.: „Астрахань — Крыжополь" № 11567—906 г.

Вопросъ объ удержаніи указанной суммы былъ внесенъ Рязанско-Уральской ж. д. на разсмотрѣніе 38 Претензіоннаго Съѣзда (в. 2076), въ виду того, что Юго-Западныя ж. д. не вернули претензіоннаго дѣла Ряз.-Урал. ж. д. (отосланнаго, для защиты дѣла въ Судѣ),—необходимаго для провѣрки правильности удержанія указанной суммы и не представили никакихъ доказательствъ виновности Ряз.-Уральской ж. дороги.

38 Претензіонный Съѣздъ въ требованіи Рязанско-Уральской ж. д. отказалъ безъ всякихъ мотивовъ.

Находя рѣшеніе упомянутаго Съѣзда неправильнымъ и ни на чемъ не основаннымъ, Правленіе Общества, отношеніемъ отъ 5 апрѣля 1913 г. за № 0/4155/1—07, внесло настоящую претензію на обсужденіе Общаго Съѣзда (Цирк. Зав. дѣл. О. С. отъ 19 іюня 1913 г. № 568/2038).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, К. С. Федоровскій, и Юго-Западныхъ, Г. П. Юцевичъ, просили Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Рязанско-Уральскою жел. дорогою сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 66. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 706, о претензіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги къ Юго-Восточнымъ и Екатерининской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 429 р. 07 к., за продажу груза по отправкѣ Лодзь—Калиш. — Ростовъ/Д. отъ 1908 г. за № 20216.

Отправка изъ Лодзи Калиш. отъ 24 августа 1907 г. за № 20216, состоящая изъ 3 мѣстъ хлопчатобумажныхъ издѣлій, вѣсомъ 26 пуд. 32 фунта была принята съ адресомъ Ростовъ на Дону Ю.-В.

Съ Екатерининской жел. дор. на Юго-Восточныя грузъ поступилъ съ измѣненнымъ адресомъ: во всѣхъ дорожныхъ документахъ къ названной станціи назначенія Ростовъ-Донъ оказались приписаны слова „городск. ст.“, при чемъ означенное измѣненіе было надлежащимъ порядкомъ удостовѣрено.

Грузъ, такимъ образомъ прибылъ не туда, куда былъ первоначально адресованъ, получатель же являлся за нимъ по прежнему адресу на товарную станцію Ростовъ-Донъ, гдѣ въ соотвѣтствующемъ мѣстѣ дубликата ставили штемпельныя отмѣтки о неприбытіи.

По истеченіи установленнаго срока, невостребованный на городской станціи товаръ былъ проданъ.

Заявленную претензію Юго-Восточныя жел. дороги удовлетворили за счетъ Варшавско-Вѣнской жел. дороги, въ виду чего названною дорогою дѣло было внесено на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда.

Рѣшеніемъ послѣдняго признаны отвѣтственными двѣ дороги: Екатерининская въ $^1/_3$ спорной суммы и Юго-Восточныя въ $^2/_3$ таковой.

Съ приведеннымъ рѣшеніемъ Юго-Восточныя жел. дороги не признали возможнымъ согласиться. Вся вина названныхъ дорогъ, по ихъ мнѣнію, состоитъ лишь въ неподачѣ депеши, предусмотрѣнной циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5/19 апрѣля 1912 года за № 8686/81, а между тѣмъ отвѣтственность на нихъ возложена въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ на Екатерининскую ж. дор., измѣнившую адресъ. Кромѣ того, Варшавско-Вѣнскую жел. дорогу, создавшую поводъ къ возникновенію самой претензіи казалось бы нельзя было освобождать отъ отвѣтственности, какъ въ данномъ случаѣ поступилъ Претензіонный Съѣздъ.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе Юго-Восточныхъ жел. дор., отношеніемъ отъ 21 іюня 1913 г., за № 38/706, возбудило вопросъ о разсмотрѣніи настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 1 іюня того же года, за № 607/2119.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Варшавско-Вѣнской—А. М. Варваринскій, Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко и Екатерининской—Д. А. Москалина просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на ономъ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому изъ спорной по настоящей претензіи суммы—429 руб. 07 коп.—0,5 признаны подлежащими отнесенію на Екатерининскую жел. дорогу, 0,3 на Юго-Восточныя жел. дор. и 0,2 на Варшавско-Вѣнскую жел. дор.

На этомъ основаніи Варшавско-Вѣнская жел. дор. удержитъ 214 р. 53 к. съ Екатерининской жел. дороги; 128 р. 72 к. съ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ и 85 р. 82 к. приметъ на свой счетъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 67. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Специальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопр. 372, о претензіи Юго-Восточныхъ ж. д. къ Владикавказской и Закавказскимъ ж. д., въ суммѣ 365 руб 60 коп., за утрату груза по отправкѣ Москва-Баку отъ 1906 г. за № 99916.

Управленіе О-ва Юго-Восточныхъ ж. д., отношеніемъ отъ 20 іюня 1913 г. за № 38/372, сообщило, что 24 ноября 1906 г. на ст. Козловъ была принята въ вагонѣ № 449204 за пломбами Рязанско-Уральской ж. д., по передаточной вѣдомости № 39162, отправка Москва—Баку отъ 21 того же ноября, состоявшая изъ 2 мѣстъ мѣдныхъ частей, вѣсомъ 15 пудовъ 38 фунт.

Весь грузъ даннаго вагона, въ количествѣ 5 отправокъ, былъ адресованъ на станціи Закавказскихъ жел. дорогъ, а потому онъ и прослѣдовалъ безъ вскрытія, за тѣми же пломбами, по всѣмъ дорогамъ слѣдованія, а въ томъ числѣ и по Закавказскимъ.

Документы данной отправки отстали въ пути; были досланы; предложены Владикавказской жел. дорогѣ въ Ростовѣ 9 декабря 1906 г. по передаточной вѣдомости № 10733, но ею возвращены 26 декабря 1906 г., въ виду заявленія Закавказскихъ жел. дорогъ о томъ, что въ указанномъ вагонѣ никакого бездокументнаго груза не оказалось.

Поступившую претензію Акопова за утрату данной отправки Закавказскія дороги продержали у себя свыше года, а посему Юго-Восточныя ж. д. отказались разсматривать ее за свой счетъ; уже не только потому, что фактически грузъ названной дорогѣ былъ переданъ, но также и на основаніи ст. 135 Общаго Устава.

Претензія въ суммѣ 365 руб. 60 коп. была погашена названными дорогами за счетъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Удержаніе это опротестовано на 38 Претензіонномъ Съѣздѣ, но послѣдній рѣшеніе Закавказскихъ жел. дорогъ утвердилъ.

Съ своей стороны, Юго-Восточныя ж. д. полагаютъ, что въ этомъ случаѣ можно говорить объ отвѣтственности только: или дороги отправленія, за пломбами которой вагонъ прослѣдовалъ до мѣста назначенія, или дороги назначенія, гдѣ грузъ долженъ былъ оказаться безъ документовъ, или же о частичной отвѣтственности той и другой, можно пожалуй примѣнить § 131 Соглашенія, если стать на ту точку зрѣнія, что мѣсто кражи опредѣлить невозможно, но говорить объ исключительной отвѣтственности Юго-Восточныхъ дорогъ нѣтъ ни малѣйшихъ основаній.

Нельзя къ тому же игнорировать и указаніе ст. 135 Общаго Устава ею опредѣленъ годовой срокъ на окончательную ликвидацію дѣла, в то время какъ Закавказскія жел. дор. только у себя удержали ег дольше указаннаго срока.

Находя по этимъ соображеніямъ рѣшеніе 38 Претензіоннаго Съѣзда по означенному выше вопросу неправильнымъ, Управленіе Юго-Восточныхъ ж. д. внесло таковой на обсужденіе Общаго Съѣзда.

Объ изложенномъ послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 1 іюня 1913 г. за № 608/2120.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко, Владикавказской—В. П. Черновъ, и Закавказскихъ—П. П. Орловскій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на ономъ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися к нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 69. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Претензіоннаго Съѣзда по в. 3294, о претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Южнымъ и Екатерин. жел. дор. въ 207 р. 67 к.

Разсмотрѣвъ означенную претензію, Съѣздъ постановилъ: спорные 207 р. 67 к. распредѣлить между Юго-Восточными и Екатерининскою желѣзными дорогами поровну, а Южныя желѣзныя дороги освободить отъ отвѣтственности.

Юго-Восточныя желѣзныя дороги, признавая свои интересы нарушенными вышеизложеннымъ рѣшеніемъ, обратились съ просьбою о внесеніи сего вопроса въ программу Общаго Съѣзда, о чемъ и были увѣдомлены желѣзныя дороги циркуляромъ Завѣдывающаго отъ 15 іюля 1913 г. за № 621 (2179).

Мотивами желательности пересмотрѣть постановленія Претензіоннаго Съѣзда Юго-Восточныя желѣзныя дороги выставили слѣдующія соображенія:

На станціи Сватово составленъ 24 октября 1908 г. актъ за № 175 объ утратѣ 1 кипы мануфактуры вѣсомъ въ 7 п. 5 ф. по отправкѣ отъ 18 октября 1908 г. Харьковъ—Бахмутъ № 706457.

По полученіи объ этомъ депеши, требуемой § 89 Соглашенія, было назначено разслѣдованіе, которое убѣдило, что пропажа могла случиться только послѣ передачи вагона съ упомянутою отправкою на чужія дороги.

Для выясненія обстоятельствъ, сопровождавшихъ исчезновеніе товара, и отвѣтственной дороги, была организована Коммиссія изъ представителей заинтересованныхъ дорогъ: Юго-Восточныхъ и Екатерининской, при участіи жандармской полиціи станціи Сватово.

Составленнымъ этою Коммиссіею 27 октября 1908 г. актомъ установлено, что пломба только съ одной стороны вагона снималась агентомъ на то уполномоченнымъ, а съ другой—рабочимъ. Эта послѣдняя пломба, по мнѣнію Начальника Эксплоатаціи Службы Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, могла уже сниматься раньше и висѣть „подвязанною“;

что вагонъ, простоявшій на ст. Сватово вечеръ, всю ночь и утро передъ разгрузкою, въ техническомъ отношеніи осмотрѣнъ не былъ и наконецъ,

что фактъ утраты замѣченъ не въ моментъ разгрузки вагона, а

минутъ черезъ 15—20 спустя, уже въ станціонномъ покгаузѣ, о чемъ жандарму, который при разгрузкѣ не присутствовалъ, сообщено лишь черезъ 3 часа.

Признавая, что отвѣтственность, въ данномъ случаѣ, должна пасть лишь на виновную дорогу, надо согласиться съ чѣмъ-нибудь одним: или-за несоблюденіе всѣхъ формальностей по разгрузкѣ вагона и составленіи акта, требуемыхъ Соглашеніемъ, а также за фактъ обнаруженія недостачи уже послѣ разгрузки вагона, отвѣчаетъ Екатерининская жел. дорога, или же—что актъ составленъ правильно, а потому отвѣчаютъ Юго-Восточныя дороги.

Послѣднее обстоятельство тогда только имѣло бы подъ собою почву, когда бы актъ не внушалъ никакихъ сомнѣній, но актъ сомнителенъ, онъ съ недовѣріемъ встрѣченъ даже на Съѣздѣ; поэтому казалось бы, что о доказанности утраты груза въ предѣлахъ Юго-Восточныхъ дорогъ не можетъ быть и рѣчи.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, Екатерининской, Д. А. Москалина, и Южныхъ В. В. Новацкій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, Общій Съѣздъ привелъ представителей заинтересованныхъ дорогъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами по настоящей претензіи сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 70. О пересмотрѣ постановленія 38 спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 96 его программы, претензій Московско-Казанской жел. дор. къ Закавказскимъ жел. дор. о суммѣ 720 руб. за провозъ груза по отправ. Владивостокъ—Тифлисъ за № 49.

Принимая во вниманіе, что съ одной стороны рѣшеніе 1-й инстанціи Суда было основано на протоколѣ, въ коемъ свидѣтелями очевидцами артельщиками, обслуживающими багажный вагонъ, не было точно установлено, дабы багажъ по настоящему спору былъ разграбленъ во время нападенія на поѣздъ, о коемъ составленъ названный протоколъ, и, что вмѣстѣ съ тѣмъ изъ того же протокола Судъ вывелъ заключеніе, что Московско-Казанскою жел. дорогою не были приняты всѣ мѣры къ охранѣ багажа,—что однако съ другой стороны Закавказскими дорогами не только не были представлены Суду многочисленные документы, разосланные Московско-Казанскою жел. дорогою на предметъ защиты по аналогичнымъ дѣламъ и могущіе повліять на рѣшеніе Суда, но даже и не сообщено о рѣшеніи Судьи Московско-Казанской дорогѣ, 38 Претенз. Съѣздъ большинствомъ 12 голосовъ противъ 6, считавшихъ отвѣтственными исключительно Закавказскія жел. дороги, постановилъ отвѣтственность по настоящему дѣлу раздѣлить между Московско-Казанской и Закавказскими желѣзными дорогами поровну.

Московско-Казанская жел. дорога, не признавъ приведенное постановленіе правильнымъ, возбудила вопросъ о пересмотрѣ такового Общимъ Съѣздомъ и въ отношеніи своемъ отъ 1 іюля 1913 г. за № 33645 сообщила по сему поводу слѣдующее:

1906 г.г. Севрюковъ предъявилъ претензію къ Закавказскимъ ж. д. въ размѣрѣ 720 руб. за утрату груза Владивостокъ—Тифлисъ № 49. Разслѣдованіе выяснило, что грузъ этотъ погибъ во время народныхъ волненій, что подтверждается какъ протоколомъ ст. Рязань отъ 16 декабря 1905 г., составленнымъ жандармскимъ офицеромъ Кошельковымъ, такъ и актомъ ст. Москва пассажирская № 142 отъ 15 февраля 1906 г. На этомъ основаніи претензія была М.-Каз. жел. дор. отклонена по п. 4-му 102 ст. Общ. Уст., о чемъ и послѣдовало увѣдомленіе Закавказскимъ дорогамъ 7 іюля 1907 г. № 47312.

Послѣ этого 11 марта 1908 г. № 4127 въ Правленіе Общества М.-Казанской жел. дор. поступила бумага отъ Управленія жел. дор. по Эксплоатаціонному Отдѣлу, при которой было приложено представленіе Нач. Закавказскихъ жел. дор. отъ 14 февраля № 2143 съ просьбою

бой объ удовлетвореніи означенной претензіи. На это Правленіе О-ва отношеніемъ 24 марта 1908 г. № 45868 отвѣтило отказомъ. Тогда г. Севрюковъ предъявилъ къ Закавказскимъ жел. дор. искъ. Вопреки § 145 Закавказскія дороги М.-Каз. ж. д. объ этомъ искѣ не увѣдомили, а при отношеніи отъ 22 ноября 1908 г. № 5472 10/08 препроводили судебное рѣшеніе помощ. Мирового Судьи 3-го Отдѣленія г. Тифлиса отъ 17 октября 1908 г., изъ коего видно, что искъ г. Севрюкова удовлетворенъ въ затребованной суммѣ. Этого рѣшенія Закавказскія дороги не обжаловали въ апелляціонномъ порядкѣ, а увѣдомили М.-Каз. ж. д., что дѣло окончено ими миромъ съ уплатою 720 р. (присужденная сумма), но безъ %% и издержекъ. Во всемъ этомъ заключается цѣлый рядъ неправильныхъ и несогласныхъ съ общимъ духомъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи, ни въ частности съ § 14 Соглашенія—дѣйствій, которыя отчасти можно объяснить лишь тѣмъ обстоятельствомъ, что претендателемъ въ данномъ случаѣ былъ машинистъ, служащій на дорогѣ. Находя, однако, этотъ мотивъ совершенно недостаточнымъ (тѣмъ болѣе, что онъ былъ уже однажды отвергнутъ), Московско-Казанская ж. д. считаетъ, что не только съ формальной стороны Закавказскими ж. д. допущенъ рядъ неправильностей, но и по существу рѣшеніе пом. Мирового Судьи является неправильнымъ и было бы отклонено, если бы не Судебной Палатой то Сенатомъ, такъ какъ практика послѣдняго вполнѣ уже установилась въ этомъ отношеніи.

О внесеніи настоящаго вопроса въ программу занятій Общаго Съѣзда послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 15 іюля 1913 г. за № 624/2182.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ Московско-Казанской, Г. Г. Кобылинскій, и А. П. Соколовъ, и Закавказскихъ, П. П. Орловскій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому Закавказскія желѣзныя дороги возмѣстятъ Московско-Казанской жел. дорогѣ оспариваемые ею 360 руб.

CXXXV Общій Съѣздъ.
Засѣданіе 3 марта 1914 года.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 71. О пересмотрѣ, разрѣшенной 39 спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи за недостачу овса по отправкѣ Селезни — Новосокольники за № 2648 въ 1907 г. (вопр. 199).

Управленіе Московско - Курской и Нижегородской жел. дороги обратилось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ рапортомъ слѣдующаго содержанія:

По внесенной на разсмотрѣніе 39 Претензіоннаго Съѣзда (вопр 199 программы) претензіи за недостачу 19 пуд. овса насыпью по накладной Селезни Р.-Ур.-Новосокольники М.-В.-Рыбинской № 2648—1907 г.,— 2-я сессія означеннаго Съѣзда признала отвѣтственной Московско-Курскую жел. дорогу. Съ такимъ рѣшеніемъ представитель Управленія М.-Курской дороги не согласился, и подалъ особое мнѣніе, въ коемъ указалъ что:

Для сужденія объ отвѣтственности дорогъ по настоящему вопросу Съѣздъ имѣлъ слѣдующіе акты:

1) Алексѣевскаго поста М.-Брестской дор. отъ 21 октября 1907 г. № 6104, составленный на вагонъ № 540789, за пломбами ст. отправленія (ст. Селезни Р.-Ур. дор.) о томъ, что *„при пріемѣ груза съ М.- Курской жел. дор. оказалась изъ вагона течь груза; поэтому согласно пункта 2 протокола Соглашенія съ Московско-Курской и Нижегородской жел. дороги грузъ провѣренъ за счетъ М.- Курской дор.; при перевѣскѣ оказалась недостача 29 пудовъ“*.

2) Ст. Новосокольники М.-В.-Рыб. отъ 26 октября 1907 г. № 977, составленный на тотъ же вагонъ за № 540789, но за пломбами Алексѣевскаго поста—М.-Бр. д., о томъ, что *„при провѣркѣ вѣса на вагонныхъ вѣсахъ въ вышеупомянутомъ вагонѣ съ овсомъ оказалось вѣса менѣе противъ документовъ на 19 пудовъ, тара вагона не провѣрена“*.

При такихъ обстоятельствахъ дѣла, баллотировка вопроса объ отвѣтственности за недостачу груза дала слѣдующіе результаты: 3 представителя высказались за распредѣленіе спорной суммы между Р.-Ур. и М.-Бр.; 3 — за распредѣленіе этой суммы поровну между М.-Бр., Р.-Ур. и М.-Кур.; 1—за полную отвѣтственность Р.-Ур. и 2—за полную отвѣтственность М.-Курской дор.

Такимъ образомъ, ни одно изъ высказанныхъ мнѣній не получило большинства; но такъ какъ Предсѣдатель Съѣзда присоединился къ мнѣнію 2 представителей, высказавшихся за отвѣтственность М.-Курской ж. д., мнѣніе это и было признано Съѣздомъ рѣшающимъ вопросъ; въ протоколъ же постановлено это рѣшеніе записать такъ:

„въ виду того, что течь груза обнаружена была при пріемѣ вагона отъ М.-Курской д., причемъ никакой неисправности въ вагонѣ не обнаружено,—отвѣтственной признана М.-Курская дорога".

Такое рѣшеніе Съѣзда названная дорога считаетъ неправильнымъ ни по существу дѣла, ни съ формальной его стороны.

Ни однимъ изъ доложенныхъ Съѣзду актовъ—никакой неисправности вагона не установлено; не установлено также, откуда именно происходила течь зерна. Слѣдовательно, спорная отправка сдана на М.-Бр. въ томъ именно состояніи вагона и погруженнаго въ немъ груза, въ какомъ вагонъ и грузъ слѣдовали со станціи отправленія. Подтверждается это и совершенной исправностью наложенныхъ на вагонъ станціей отправленія пломбъ и тѣмъ обстоятельствомъ, что грузъ отправленъ былъ по назначенію Алексѣевскимъ постомъ безъ перегрузки, причемъ въ актѣ о причинахъ течи зерна никакихъ указаній не имѣется. Не составлялось также и техническаго акта.

При такихъ обстоятельствахъ, единственнымъ основаніемъ для рѣшенія вопроса объ отвѣтственности только и можетъ служить § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Въ виду изложеннаго, Управленіе Московско-Курской и Нижегородской жел. дороги признавало желательнымъ пересмотрѣть настоящее дѣло на Общемъ Съѣздѣ.

Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, раздѣляя съ своей стороны, высказанныя въ приведенномъ рапортѣ Управленія Московско-Курской и Нижегородской жел. дороги заключенія, внесъ означенную выше претензію на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда (циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 16 сентября 1913 г. за № 794/2959).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Московско-Брестской, И. Н. Сачковъ, Московско-Курской А. А. Слѣпушкинъ, Московско-Виндаво-Рыбинской, Н. Б. Ленцнерѣ и Рязанско-Уральской М. Л. Успенскій, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому настоящая претензія подлежитъ удовлетворенію за счетъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 72. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Специальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ къ Закавказскимъ, Екатерининской, Сызрано-Вяземской и Сѣвернымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 6098 руб. 34 коп., за недостачу груза по отправкамъ Евлахъ-Тула отъ 1906 г. за №№ 645 и 649 (вопр. 405).

Усмотрѣвъ изъ доклада дѣла, что спорныя мѣста были замѣнены послѣ перегрузки изъ парохода въ вагонъ Екатерининскою жел. дорогою, чѣмъ поданъ былъ первый поводъ къ возникновенію претензіи, что засимъ ст. Евлахъ Закавказскихъ жел. дорогъ и ст. Купянскъ Юго-Восточныхъ, за пломбами коихъ установленъ подмѣнъ, получивъ со ст. Тула Сызрано-Вяземской жел. дороги телеграфный запросъ, куда слѣдовали не надлежаще прибывшія туда мѣста, не только не приняли мѣръ къ разъясненію подмѣна, но, повидимому, вовсе не отвѣтили на запросъ ст. Тула, чѣмъ лишили возможности помѣшать неправильной выдачѣ засланныхъ мѣстъ, 38 Претензіонный Съѣздъ, признавая главнымъ виновникомъ Екатерининскую жел. дорогу, постановилъ отнести на нее $^1/_2$ всей спорной суммы, а вторую половину распредѣлить между Юго-Восточными и Закавказскими жел. дорогами поровну.

Управленіе Закавказскихъ жел. дор., не признавъ приведенное постановленіе правильнымъ, обратилось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ рапортомъ нижеслѣдующаго содержанія:

Въ 1906 г. со станціи Евлахъ прямымъ Кавказско-Закаспійскимъ сообщеніемъ отправлено въ Тулу по накладнымъ №№ 649 и 645, въ направленіи Поти-Черное море-Азовская гавань-Купянскъ и Елецъ, 428 + 426 = 854 мѣста красной мѣди въ плиткахъ вѣсомъ 315 + 315 = = 630 пуд. Грузы эти были сданы пароходству Россійскаго Общества въ Поти въ исправности полнымъ числомъ мѣстъ и вѣса по передаточнымъ вѣдомостямъ 1 сентября 1906 г. Объ этомъ было доложено Съѣзду, при разсмотрѣніи сего дѣла, и, тѣмъ не менѣе, Съѣздъ постановилъ вышеуказанное рѣшеніе, въ виду того, что представитель Сызрано-Вяземской ж. д. на Съѣздѣ огласилъ слѣдующую телеграмму ст. Тула отъ 15 октября 1906 г. № 509.

„Купянскъ Узловая Юго-Вост., Евлахъ Закав., Поти портъ, Азовская гавань, Начальнику ст. Калуга, Начальнику Движенія, Коммерческій Отдѣлъ“.

„Вагонъ № 574, 421 пломбы Ваши накладная Евлахъ-Тула № 649 значится 428 слитковъ мѣди 315 п. лит. 36 Р. К. При выгрузкѣ оказалось 192 слитка лит. 3 БР К. вѣсомъ 141 п. 30 ф. 234 слитка А. М. А.

вѣсомъ 212 п. къ документамъ приложенъ актъ Рос. Общества Паров. № 2005 на недостачу 2 слитковъ 1 п. 36 ф. По накладной Евлахъ—Тула № 645 значится 426 слитковъ мѣди 315 п. лит. З. БРК. При выгрузкѣ оказалось 301 слитокъ лит. З БРК. 222 п. 20 ф. и 125 слитковъ лит. А.Ю.А. 112 п. 30 ф., т. е. по первой отправкѣ оказалось излишняго вѣса 38 п. 30 ф. по второй 20 п. 10 ф. Разъясните произошелъ ли обмѣнъ мѣстами № 575 Зотовъ".

Оглашенная телеграмма была не совсѣмъ разборчива и быть можетъ приводимыя здѣсь цифровыя данныя не соотвѣтствуютъ дѣйствительности.

По мнѣнію Съѣзда, какъ это изложено въ его рѣшеніи; 1) мѣста прибыли въ Тулу „за пломбами ст. Евлахъ"; 2) ст. Евлахъ не отвѣчала на запросъ Тулы и 3) не приняла мѣръ къ розыску подмѣненныхъ мѣстъ.

Ни съ однимъ изъ этихъ основаній Управленіе Закавказскихъ желѣзныхъ дор. согласиться не можетъ а именно:

Станція Евлахъ не отвѣчала на запросъ Тулы. Депеша подана въ 1906 году, о подачѣ таковой впервые стало извѣстно при самомъ разборѣ дѣла на Съѣздѣ 30 января 1912 года, черезъ 5 лѣтъ, до того времени по этой претензіи никакой переписки не производилось, кромѣ запроса Юго-Восточныхъ дорогъ отъ 5 августа 1908 г. № 5386 относительно марокъ на плиткахъ, на что послѣдовалъ отзывъ 22 августа того же года за № 310452 и такимъ образомъ Закавказскія ж. д., коимъ была подана депеша, чрезъ 5 лѣтъ по ея подачѣ были лишены возможности доказать о послѣдовавшемъ отвѣтѣ ст. Евлахъ, такъ какъ телеграфныя ленты были уже уничтожены, а самая претензія внесена Юго-Восточными дорогами на Съѣздъ лишь въ 1911 году, причемъ ни Юго-Восточныя, ни Сызрано-Вяземская ж. д. никакой предварительной переписки о подачѣ этой депеши не вели.

Но даже, если и считать доказаннымъ, что ст. Евлахъ не дала отвѣта на депешу, исходъ дѣла отъ этого не измѣняется, ибо эта ст. никакого разъясненія не могла дать, во первыхъ потому, что указанный въ депешѣ вагонъ № 574421 не могъ принадлежать Закавказскимъ ж. д.: грузъ дошелъ до ст. Поти-портъ, переданъ на воду, съ воды переданъ на Екатерининскую дорогу въ Азовской гавани и тамъ погруженъ, слѣдовательно, этотъ вагонъ принадлежалъ Екатерининской дорогѣ, во вторыхъ потому, что выраженіе въ телеграммѣ „пломбы Ваши" ни въ какомъ случаѣ не могли относиться къ Закавказскимъ ж. д., ибо пломбы ст. Евлахъ сняты въ Поти, на воду онѣ не передавались за ненадобностью и, слѣдовательно, эти пломбы могли при-

надлежать только Екатерининской дорогѣ, въ третьихъ потому, что указанный въ депешѣ актъ № 2005 могъ быть составленъ только въ Азовской гавани, такъ какъ грузъ въ Поти былъ сданъ исправнымъ и, слѣдовательно, объ этомъ актѣ также могло быть извѣстно ст. Евлахъ и ст. Поти. Единственно, что могло относиться къ Закавказскимъ дорогамъ, это указаніе въ депешѣ на №№ накладныхъ, но и по накладнымъ ст. Евлахъ не могла сдѣлать никакого полезнаго разъясненія, ибо то, о чемъ спрашивалось въ этой депешѣ, было указано въ самыхъ накладныхъ, было извѣстно ст. Тула и ст. Евлахъ ничего новаго не могла бы сказать. Такимъ образомъ, отвѣтъ или не отвѣтъ ст. Евлахъ на депешу не имѣлъ никакого значенія. Ни ст. Евлахъ, ни ст. Поти въ своихъ отвѣтныхъ депешахъ не могли бы пролить никакого свѣта на происшедшую путаницу.

2. Непринятіе мѣръ къ разъясненію подмѣна.

Спрашивается—какія же мѣры могли Закавказскія ж. д. принять при такихъ условіяхъ, для разъясненія подмѣна, совершеннаго внѣ предѣловъ Закавказскихъ ж. д. на ст. Азовская гавань, которая вѣроятно погрузила обѣ отправки въ одинъ вагонъ и только она и могла дать необходимыя разъясненія.

Въ виду изложеннаго и, принимая во вниманіе, что Закавказскія ж. д. сдали грузы сосѣднему предпріятію Россійскому Обществу въ полной исправности и ничего не могли сдѣлать по депешѣ ст. Тула, которая, однако, послужила основаніемъ къ такому несправедливому рѣшенію, Управленіе Закавказскихъ ж. д. ходатайствовало о пересмотрѣ сего дѣла въ Общемъ Съѣздѣ для 1) освобожденія Закавказскихъ ж. д. отъ всякой отвѣтственности и 2) о новомъ пересмотрѣ, если это потребуется, въ Претензіонномъ Съѣздѣ.

Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор., присоединяясь съ своей стороны къ заключеніямъ, высказаннымъ въ приведенномъ рапортѣ Управленія Закавказскихъ жел. дорогъ, отношеніемъ отъ 3 іюня 1913 г. за № 977, внесъ означенную выше претензію на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда (циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 16 сентября 1913 г. за № 2962).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, Закавказскихъ, П. П. Орловскій, Екатерининской, Д. А. Москалина, Сызрано-Вяземской, П. М. Кипарисовъ, и Сѣверныхъ, П. П. Мишле, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спор-

ное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла, съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Закавказскими желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Распредѣленію между дорогами подлежитъ сумма, образующая по исключеніи имѣющейся у Сызрано-Вяземской желѣзной дороги перевыручки отъ продажи груза, перевыручку же названная дорога возвратитъ полностью Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 73. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Юго-Восточныхъ жел. дор. къ Московско-Кіево-Воронежской и Московско - Курской жел. дор., въ суммѣ 342 руб. 23 коп., за утрату сукна по отправкѣ Москва—Ливны отъ 1907 г. за № 338781 (в. 3238).

Разсмотрѣвъ означенную претензію 38 Претензіонный Съѣздъ требованіе Юго-Восточныхъ жел. дор. отклонилъ.

Съ приведеннымъ рѣшеніемъ Юго-Восточныя жел. дороги не признали возможнымъ согласиться по нижеслѣдующимъ основаніямъ.

Вагонъ № 423969 принятъ въ Орлѣ въ ночь на 4 января 1908 г., утромъ, по вскрытіи его, обнаруженъ незначительный прорѣзъ въ полу.

Изъ разслѣдованія, при которомъ участвовалъ также и агентъ Московско-Курской жел. дор., усматривается, что прорѣзъ наружно былъ замаскированъ нефтью, и могъ быть обнаруженъ только по вскрытіи вагона.

Прорѣзъ оказался ничтожнымъ: всего 8×4 вершка; произведеннымъ тогда же опытомъ установлено, что взрослый человѣкъ проникнуть черезъ него въ вагонъ не могъ, тогда какъ изъ этого вагона похищено тяжелаго и громоздкаго груза по разнымъ отправкамъ 10 мѣстъ 18 пуд. 34 фун.

Пломбы на ст. Орелъ найдены исправными, люки запертыми на всѣ цапки.

Судя по даннымъ разслѣдованія, хищеніе могло произойти при такихъ условіяхъ: вагонъ запломбировали въ то время какъ одинъ люкъ былъ оставленъ запертымъ всего на одну цапку, послѣ этого нетрудно уже отогнуть дверцу люка настолько, чтобы открыть и другую цапку, а затѣмъ влѣзть въ вагонъ; по вынутіи товара черезъ люкъ, послѣдній, путемъ приспособленій, и даже безъ нихъ, могъ быть запертъ на обѣ цапки.

Прорѣзъ въ полу дѣлается, конечно, съ цѣлью отвлечь подозрѣніе въ сторону дороги принимающей.

Если бы данный случай былъ единственнымъ, тогда, относительно отвѣтственной дороги, можно бы еще допустить два различныхъ мнѣнія, но дѣло въ томъ, что, по свѣдѣніямъ Юго-Восточныхъ ж. д. при совершенно тождественныхъ условіяхъ, въ тотъ же самый короткій промежутокъ времени были произведены хищенія на М.-Курской ж. дорогѣ еще 3 вагоновъ, а именно: 22 декабря 1907 г. вагонъ № 466366,

15 декабря 1907 г. № 803228 (хищеніе обнаружено въ Курскѣ) и 5-го января 1908 г., т. е. на другой день послѣ разбираемаго случая Юго-Восточными ж. д. забракованъ въ Орлѣ вагонъ № 554109, а потому, названныя дороги полагаютъ, что и хищеніе груза изъ вагона № 423969 могло быть произведено до поступленія его на Юго-Восточныя дороги.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе О-ва Юго-Восточныхъ жел. дор., отношеніемъ отъ 5 августа 1913 г. за № 38/3238, возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 16 сентября того же года за № 798/2963.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей дорогъ: Юго-Восточныхъ, А. Л. Гертига, и Московско-Курской, А. А. Слѣпушкина, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Московско-Кіево-Воронежской—Ю. А. Лэмпицкій, Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—П. І. Добросельскій и Л. И. Изюмовъ.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ спорную по настоящей претензіи сумму распредѣлить поровну между Московско-Курской и Юго-Восточными желѣзными дорогами, отнеся на каждую изъ нихъ по 171 руб. 12 коп.

CXXXV Общій Съѣздъ.
Засѣданіе 6 марта 1914 года.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 74. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско - Кіево - Воронежской жел. дороги къ Юго - Западнымъ жел. дор., въ суммѣ 486 руб. 40 коп., за недостачу груза по отправкамъ Комаричи-Москва отъ 1906 г. за №№ 1220, 1221 и др.

Въ засѣданіи 38 Претензіоннаго Съѣзда представитель Юго-Западныхъ жел. дор. объяснилъ по настоящей претензіи, что до введенія въ 1908 году установленнаго процента естественной убыли для сахара, Суды по искамъ въ теченіи 1905—1907 годовъ отказывали дорогамъ въ отчисленіи 1% на убыль сахара отъ усышки и присуждали вознагражденіе за недостачи сахара полностью, безъ всякаго отчисленія на убыль, въ виду того, что директора семи сахарныхъ заводовъ и кіевское отдѣленіе Императорскаго техническаго общества въ качествѣ экспертовъ дали категорическое заявленіе, что сахаръ не подвергается убыли отъ усышки во время перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, ибо при перевозкѣ сахаръ можетъ поглощать атмосферную влагу и увеличиться въ вѣсѣ, а поглотивъ влагу, выдѣлить ее обратно можетъ лишь при искусственномъ высушиваніи путемъ выпариванія, перелопачиванія и въ крайности разсыпки тонкимъ слоемъ на солнечномъ свѣтѣ. При такихъ условіяхъ отказы Судовъ отчислять извѣстный процентъ на убыль сахара, который по заключенію свѣдущихъ экспертовъ, уменьшенію въ вѣсѣ отъ усышки не подвергается, являлись согласными со ст. 104 общаго Устава жел. дор. и Юго-Западныя дороги, обжаловавъ не малое количество рѣшеній мировыхъ судей въ съѣздъ мировыхъ судей, который оставлялъ апелляціонныя жалобы безъ послѣдствій, не нашли болѣе возможнымъ подавать апелляціонныя и кассаціонныя жалобы, дабы напрасно не увеличивать убытки дороги по переплатѣ процентовъ и судебныхъ издержекъ. Присоединившись къ изложеннымъ соображеніямъ и признавая, что оставленіе Юго-Западными жел. дорогами при подобныхъ условіяхъ нѣкоторыхъ судебныхъ рѣшеній по спорному вопросу безъ обжалованья не могло имѣть никакихъ послѣдствій для отвѣтственной по существу дѣла М.-Кіево-Воронежской ж. дороги, Съѣздъ постановилъ признать требованіе послѣдней неподлежащимъ удовлетворенію.

Московско-Кіево-Воронежская жел. дорога не признала приведенное постановленіе правильнымъ и сообщила по сему поводу слѣдующее:

При отношеніи отъ 2-го октября 1908 г. за № 28475—А/07, Юго-Западныя жел. дороги препроводили въ Управленіе М.-К.-Воронежской

дороги копію исполнительнаго листа кіевскаго мирового судьи 11-го уч. за № 6227 отъ 16/XI—1908 г. съ увѣдомленіемъ, что, согласно указаннаго листа и на основаніи § 194, вся присужденная сумма съ % % и суд. издержками, а всего 486 р. 40 коп. относятся на счетъ этой дороги.

Указанный искъ былъ предъявленъ за недостачу сахарнаго песку по 27 отправкамъ съ разныхъ станцій Юго-Западныхъ жел. дорогъ въ Москву М.-К.-В. ж. д., а такъ какъ недостача ни по одной отправкѣ не превышала 3—4 пудовъ, то въ силу ст. 106 Общ. Уст. Росс. ж. д. искъ этотъ М.-К.-Воронежскою дор. отклоненъ, о чемъ и была своевременно увѣдомлена Юридическая Часть Юго-Западныхъ жел. дорогъ.

Несмотря на это, послѣднія подчинились рѣшенію первой инстанціи и о состоявшемся рѣшеніи не увѣдомили, а на запросы о выясненіи правильности произведеннаго удержанія никакого отвѣта не дали, почему дѣло это М.-К.-Воронежскою дорогою было внесено на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда.

38-й Прет. Съѣздъ по вопросу № 1702 въ требованіи М.-К.-В. ж. д. отказалъ.

На указанномъ Съѣздѣ представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, возражая на приведенное выше заявленіе представителя Юго-Западныхъ жел. дор. просилъ эти дороги представить Съѣзду, хотя бы не по данному дѣлу, а по какому-либо аналогичному судебное рѣшеніе, изъ котораго можно было бы видѣть, правильно-ли велась защита, такъ какъ по сахарнымъ дѣламъ, гдѣ М.-К.-В. ж. д. привлечена была въ качествѣ 3-го лица, всѣ дѣла закончены въ первой инстанціи.

Представитель Юго-Западныхъ жел. дорогъ заявилъ Съѣзду, что въ виду того, что рѣшенія по такого рода дѣламъ относятся къ 1905—1907 г.г., то за давностью времени не представляется возможнымъ ихъ представить.

Въ виду вышеизложеннаго, Правленіе О-ва Московско-Кіево-Воронежской жел. дор., отношеніемъ отъ 2 іюля 1913 года за № 1702/38с./57848/4619, возбудило вопросъ о пересмотрѣ Общимъ Съѣздомъ настоящаго дѣла, присовокупивъ, что рѣшеніе по таковому надлежитъ считать относящимся и къ аналогичному дѣлу подъ вопр. 1703, разрѣшенному на томъ же 38 Претензіонномъ Съѣздѣ.

(Цирк. Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 16 сентября 1913 г. за № 799/2964).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ Предсѣдатель обратился къ представителямъ заинтересованныхъ дорогъ съ вопросомъ—угодно ли имъ будетъ подчиниться рѣшенію Съѣзда? Въ виду выраженнаго ими на это согласія, было приступлено къ разсмотрѣнію дѣла по существу, причемъ, по обмѣнѣ мнѣніями, вопросъ объ отвѣтственности дорогъ былъ поставленъ на баллотировку, въ результатѣ коей оказалось: представители дорогъ—Варшавско-Вѣнской, Екатерининской, Забайкальской, Московско-Курской, Риго-Орловской, Самаро-Златоустовской, Сибирской, Средне-Азіатской, Сызрано-Вяземской и Ташкентской высказались за отвѣтственность Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги; представители дорогъ: Южныхъ, Владикавказской, Китайской-Восточной, Лодзинской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Рязанско-Уральской, Сѣверо-Донецкой и Юго-Восточныхъ высказались за отвѣтственность Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а представитель Александровской дороги за распредѣленіе отвѣтственности между обѣими спорящимися дорогами поровну.

На основаніи изложеннаго, **Общій Съѣздъ** признавъ большинствомъ голосовъ отвѣтственною Московско-Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу, **положилъ** рѣшеніе 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по обсуждаемому вопросу утвердить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 75. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги къ Юго-Западнымъ жел. дорогамъ, въ суммѣ 760 р. 69 коп., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Кишиневъ отъ 1906 г. за № 173185 (вопр. 1582).

38 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ означенную претензію, въ требованіи Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. отказалъ.

Названная дорога не признала это рѣшеніе правильнымъ и сообщила по сему поводу слѣдующее:

Юго-Западныя жел. дороги, согласно рѣшенія Кіевскаго Окружнаго суда по иску Гинзбурга о 680 р. за недостачу груза по отправкѣ Москва—Кишиневъ № 173185 отъ 4-го ноября 1906 года удержали съ М.-К.-Воронежской ж. д. всю присужденную сумму съ %% и судебн. издержками, а всего 760 р. 69 к.

Предварительная претензія по этому дѣлу была отклонена въ виду того, что грузъ по данной отправкѣ М.-К.-Воронежской дороги въ Кіевѣ былъ переданъ на Юго-Западныя ж. д. 9/IX-1906 года по пер. вѣдомости № 16866.

Не смотря на такой опредѣленный отвѣтъ, Юго-Западныя жел. дороги, при отношеніи отъ 11-го августа 1909 г. за № 19259-А/07, препроводили копію той же передаточной вѣдомости, т. е. № 16866 отъ 9/IX-06 г. съ заявленіемъ, что по этой копіи спорная отправка принятой отъ М.-К.-В. ж. д. не значится.

Послѣ провѣрки по подлинной передаточной вѣдомости фактъ сдачи спорной отправки на Юго-Западныя жел, дороги подтвердился, о чемъ и были увѣдомлены Юго-Западныя жел. дороги 22-го октября 1905 года за № 10328-Ю/09, съ разъясненіемъ при этомъ, что въ присланной копіи вмѣсто отправки № 173185 указана отправка № 173122 количество же мѣстъ и вѣсъ груза вѣрны.

На указанное выше отношеніе и на повтореніе отъ 12 марта 1911 г. № 10328-Ю/09, Юго-Западныя жел. дор. отвѣта не дали, почему дѣло это было внесено на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи даннаго дѣла на 38 Прет. Съѣздѣ по вопросу 1582 дѣло было отложено для представленія Юго-Западными дорогами и М.-К.-В. ж. д. дополнительныхъ свѣдѣній не только по спорной отправкѣ, но и по отпр. № 173122.

При вторичномъ разсмотрѣніи даннаго дѣла свѣдѣній за давностью времени участвующія дороги не представили, почему дѣло это на Ш-й

сессіи 38-го Съѣзда разрѣшено было по документамъ, представленнымъ дорогами, т. е. по тѣмъ именно документамъ, которые были при разсмотрѣніи дѣла въ I-й сессіи.

Представитель М.-К.-В. ж. д. представилъ Съѣзду подлинную передаточную вѣдомость № 16866 отъ 9/IX-06 г., по которой была передана на Юго-Западныя дороги спорная отправка Москва—Кишиневъ № 173185 (ткань хлопчатобумажн. 2 п. 13 ф.) и заявилъ, что пока представленная передаточная вѣдомость, устанавливающая фактъ сдачи на Юго-Западныя дороги спорной отправки не будетъ опорочена документальными данными, вся отвѣтственность должна пасть на Юго-Западныя дороги.

Представитель Юго-Западныхъ дорогъ, ссылаясь на представленную имъ копію передат. вѣдомости, которая въ то время находилась при дѣлѣ М.-К.-В. ж. д., возражалъ, что по этой копіи принята ими не отправка № 173185, а 173122 и изъ донесеній Начальника станціи видно, что послѣдняя въ Кишиневъ не прибывала и просилъ Съѣздъ возложить отвѣтственность на М.-К.-В. ж. д.

Представитель М.-К.-В. ж. д. возразилъ, что представленная копія передаточной вѣдомости не можетъ опорочить подлинную уже въ силу того, что она есть копія и никѣмъ не засвидѣтельствована и, кромѣ того, въ ней есть и другія описки, а именно въ подлинной—двѣ отправки за №№ 173145 и 173203, а въ копіи 173147 и 173202. Въ виду этого Юго-Западныя жел. дороги должны были озаботиться представленіемъ своей подлинной передаточной вѣдомости, а не ссылаться на давность времени, тѣмъ болѣе, что о передачѣ имъ груза по указанной отправкѣ было извѣстно еще въ 1908 году, что видно изъ отношенія Управленія М.-К.-В. ж. д. отъ 9/IV-1908 г. № 8023-II/07, которымъ была отклонена претензія; такъ что ссылка на давность не существенна. А по сему надо притти къ заключенію, что представленная передаточная вѣдомость ничѣмъ не опорочена, почему и отвѣтственность должна пасть на Юго-Западныя дороги.

При баллотировкѣ голоса раздѣлились, часть баллотировала за распредѣленіе отвѣтственности пополамъ и небольшимъ большинствомъ голосовъ отвѣтственность полностью возложена на М.-К.-В. ж. д.

Въ виду изложеннаго, Правленіе О-ва Московско-Кіево-Воронежской жел. дор., отношеніемъ отъ 2 іюня 1913 г. за № 1582/38с/57847/4618, возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 17 сентября того же года за № 815/3009.

На настоящемъ Общемъ Сдѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій, Московско-Виндаво-Рыбинской—Н. Б. Ленцнеръ, Московско-Курской—А. А. Слѣпушкинъ, Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—С. Л. Колаковскій, и Варшавско-Вѣнской—А. М. Варваринскій.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ распредѣлить спорную по настоящей претензіи сумму поровну между Юго-Западными и Московско-Кіево-Воронежскою жел. дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 76. О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Полѣсскихъ жел. дор. къ Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогѣ, въ суммѣ 1300 руб., за недостачу груза по отправкѣ Москва—Климовъ отъ 1906 г. за № 149207 (вопр. 1998).

Управленіе Полѣсскихъ жел. дор., рапортомъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отъ 1 іюля 1913 г. за № 6757/10—1480, сообщило нижеслѣдующее:

Актомъ ст. Брянскъ Полѣсскихъ жел. дор. отъ 28 октября 1906 г. за № 2289 и жандармскимъ протоколомъ отъ того же числа за № 2250, установлено, что при выгрузкѣ изъ вагона № 171292, за исправными пломбами съ обѣихъ сторонъ ст. Москва М.-К.-В. ж. д. отъ 25 октября 1906 г. съ контр. знаками 133, по отправкѣ Москва М.-К.-В. Климовъ Новозыбковскаго п.п. № 149207 отъ 24 октября 1906 г., груза I мѣста каракуля вѣсомъ 1 п. 18 ф., не оказалось; взамѣнъ же оказалась безъ документовъ одна кипа неизвѣстнаго товара вѣс. 4 п. 10 ф., которая и задержана до разъясненія.

Какъ выяснилось путемъ депешной переписки (депеша ст. Брянскъ № 269, № 347 и ст. Новоропскъ № 13/59), кипа эта оказалась принадлежащей къ отправкѣ Москва М.-К.-В.—Новоропскъ Новозыбковскаго п.п. № 193192, куда, по требованію ст. Новоропскъ и была дослана.

По первой же отправкѣ грузъ остался нерозысканнымъ. Вслѣдствіе чего, повѣреннымъ г. Бабишева, помощникомъ присяжнаго повѣреннаго г. Вагановымъ, заявлена была претензія въ суммѣ 1.300 руб., каковая, на основаніи ст. 122 Общ. Уст. Росс. жел. дор. была отклонена. По переходѣ, затѣмъ, дѣла въ Судъ, таковое было закончено М.-К.-Воронежскою жел. дорогою съ г. Вагановымъ мировою сдѣлкою, согласно которой послѣднему выплачено 1.300 рублей.

Сумма эта М.-К.-Воронежскою жел. дор. была отнесена на Полѣсскія жел. дор., такъ какъ у одной изъ пломбъ ст. Москва М.-К.-В. ж. д., приложенныхъ къ акту № 2289, посланному М.-К.-Воронежской жел. дорогѣ на разсмотрѣніе, шпагатъ оказался легко передергивавшимся.

Въ виду того, что означенная пломба (какъ это видно изъ акта № 2289 и протокола № 2250) были исправны въ моментъ ихъ снятія съ вагона, а также того, что актъ этотъ подписанъ агентомъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дор., подтвердившимъ своею подписью всѣ обнаруженныя обстоятельства, въ томъ числѣ и исправность пломбъ, а равно также и того еще, что по данному дѣлу установлена

была актомъ ст. Брянскъ № 2289, собственно говоря, не утрата груза, а замѣна его, происшедшая, какъ видно изъ обстоятельствъ дѣла, съ мѣста отправленія на Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогѣ, то дѣло это было внесено Полѣсскими дорогами на разсмотрѣніе 38 Претензіоннаго Съѣзда.

Съѣздъ этотъ, разсмотрѣвъ настоящее дѣло по вопросу 1998-му программы, призналъ отвѣтственными Полѣсскія дороги, которымъ постановилъ въ требованіи отказать, такъ какъ по вскрытіи на Съѣздѣ пломбъ, одна изъ нихъ оказалась неисправною.

Несмотря на то, что формально, съ точки зрѣнія § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, настоящее рѣшеніе Съѣзда является и правильнымъ тѣмъ не менѣе, по существу, оно вовсе не согласуется съ обстоятельствами даннаго дѣла, которыя указываютъ на то, что вышеуказанная замѣна груза, а также и недостача по отправкѣ Москва—Климовъ № 149207 произошла еще съ мѣста отправленія или вообще въ предѣлахъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Дѣйствительно, если бы, при наличіи неисправной пломбы (что установлено не при снятіи пломбъ съ вагона, а лишь впослѣдствіи), утрата груза по отправкѣ Москва—Климовъ № 149207, или вѣрнѣе, замѣна его, произошла на ст. Брянскъ Полѣсскихъ жел. дор., то эта неисправность пломбы, безусловно, указывала бы на то, что въ Брянскѣ имѣло мѣсто хищеніе означеннаго груза съ подмѣною его другими предметами. Но въ такомъ случаѣ, тотъ грузъ, который оказался взамѣнъ каракуля, былъ бы или совершенно безцѣннымъ или малоцѣннымъ и, во всякомъ случаѣ, не принадлежащимъ къ опредѣленной отправкѣ. Между тѣмъ, по данному дѣлу, при указанныхъ выше обстоятельствахъ, въ Брянскѣ, какъ это установлено актомъ № 2289 и жандармскимъ протоколомъ № 2250, оказалось совершенно другое. А именно: взамѣнъ каракуля, вѣсомъ 1 п. 18 ф. оказалась кипа ткани бумажной вѣсомъ 4 п. 10 ф., т. е. грузъ не только не безцѣнный или малоцѣнный, но до извѣстной степени почти равноцѣнный каракулю; мало того, грузъ этотъ оказался принадлежащимъ къ опредѣленной отправкѣ, и что еще весьма характерно,—принадлежалъ къ отправкѣ Москва, М.-К.-В. ж. д.—Новоропскъ № 193192, т. е. былъ грузомъ, отправленнымъ, какъ и по отправкѣ Москва, М.-К.-В. — Климовъ № 149407, со станціи Москва М.-К.-Вор. жел. дор. и прибывшимъ въ одномъ и томъ же вагонѣ № 171292 и за пломбами ст. Москва М.-К.-Вор. жел. дор. отъ 25 октября 1906 года, контрольн. зн. 133.

При такихъ обстоятельствахъ все убѣждаетъ въ томъ, что исчезновеніе груза отправки Москва—Климовъ № 149207 произошло только

лишь на Московско-Кіево-Воронежской жел. дорогѣ, по причинѣ ли засылки этого груза ст. Москва М.-К.-В.; непогрузки его въ вагонъ № 171292, который до Брянска Полѣсскаго нигдѣ не вскрывался или же быть можетъ, и вслѣдствіи хищенія его тамъ же на ст. М.-К.В. ж. д., посредствомъ какихъ-либо манипуляцій съ пломбой, оказавшейся впослѣдствіи, при тщательномъ осмотрѣ, неисправной, а сначала по внѣшнему виду, вполнѣ исправной.

Во всемъ этомъ убѣждаетъ, кромѣ указанныхъ выше: акта № 2289 и жандармскаго протокола № 2250, еще имѣющіеся въ дѣлѣ передаточныя вѣдомости и вагонный листъ Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, на вагонъ № 171292, составленные ст. Москва М.-К.-В. ж. д.

Въ виду изложеннаго, разрѣшеніе настоящей претензіи только лишь на основаніи того, какими оказались пломбы по вскрытіи на Съѣздѣ, является несогласнымъ съ сущностью даннаго дѣла, а вмѣстѣ съ тѣмъ и съ презумпціей, лежащей въ основѣ § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, согласно которой за число мѣстъ, вѣсъ и состояніе груза, слѣдующаго въ крытомъ вагонѣ за исправными пломбами отвѣчаетъ дорога, на которой пломбы эти оказались неправильными, лишь въ томъ случаѣ, если эта неисправность пломбъ указываетъ на хищеніе груза или вообще какія-либо неисправности съ нимъ, находящіяся въ непосредственной причинной связи съ обнаруженною неисправностью пломбъ.

Если же неисправность пломбъ на данной дорогѣ и обнаружена, но при такихъ обстоятельствахъ, которыя указываютъ на то, что эта неисправность, а въ связи съ ней и неисправность съ грузомъ, имѣли мѣсто не на мѣстѣ обнаруженія неисправныхъ пломбъ, а ранѣе на другой дорогѣ,—на дорогѣ, чьи пломбы оказались неисправными, то, казалось бы, что въ такомъ случаѣ возлагать отвѣтственность за неисправность съ грузомъ на ту дорогу, гдѣ только имѣлъ мѣсто лишь фактъ обнаруженія неисправныхъ пломбъ, а не самое поврежденіе ихъ, было бы и несправедливымъ, какъ это видно изъ даннаго дѣла, и не согласнымъ съ § 126 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Въ виду изложенныхъ соображеній, Управленіе Полѣсскихъ ж. д. признавало необходимымъ пересмотрѣть настоящее дѣло на Общемъ Съѣздѣ.

Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, раздѣляя, съ своей стороны, заключенія высказанныя въ приведенномъ рапортѣ Управленія Полѣсскихъ жел. дор., отношеніемъ отъ 23 августа 1913 г. за № 1217, внесъ приведенную выше претензію на обсужденіе Общаго Съѣзда (циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 23 сентября 1913 г. за № 827/3051).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій, Московско-Виндаво-Рыбинской—Н. Б. Ленцнеръ, Александровской—И. Н. Сачковъ, Закавказскихъ—П. П. Орловскій, и Замѣститель Завѣдывающаго дѣлами Общаго Тарифнаго Съѣзда—И. В. Гофманъ.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ спорную по настоящей претензіи сумму распредѣлить поровну между Полѣсскими и Московско-Кіево-Воронежскою желѣзными дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 77. а) О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Казанской жел. дороги къ Закавказскимъ жел. дор., въ суммѣ 276 руб. 44 коп., по дѣлу Росс. О-ва, по отправкѣ Москва—Баку отъ 1906 г. за № 101252.

38-й Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ означенную претензію, большинствомъ 6 голосовъ изъ 19 постановилъ отнести $^2/_3$ спорной суммы на Московско-Казанскую жел. дор. и $^1/_3$ на Юго-Восточныя жел. дороги. Въ меньшинствѣ голосовали: 5 представителей за отвѣтственность Московско-Казанской въ $^1/_3$ и Юго-Восточныхъ въ $^2/_3$, 4 представителя за отвѣтственность полностью Юго-Восточныхъ жел. дор., 2 представителя за отвѣтственность въ $^1/_4$ Московско-Казанской и $^3/_4$ Юго-Восточныхъ и 2 представителя за отвѣтственность Московско-Казанской и Юго-Восточныхъ дорогъ по $^1/_2$.

Правленіе Общества Московско-Казанской ж. дор., не признавъ приведенное постановленіе правильнымъ, отношеніемъ отъ 21 августа 1913 г. за № 41117/893/04г./3676/07, возбудило вопросъ о пересмотрѣ его Общимъ Съѣздомъ.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, Московско-Казанской, Г. Г. Кобылинскій и А. П. Соколовъ и Закавказскихъ, П. П. Орловскій, просили Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому спорная по настоящей претензіи сумма признана подлежащей распредѣленію поровну между Московско-Казанской и Юго-Восточными желѣзными дорогами.

Закавказскія желѣзныя дороги, по выясненіи суммы перевыручки отъ продажи груза, возвратятъ по половинѣ таковой Московско-Казанской и Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

б) О пересмотрѣ рѣшенія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претеніи Юго-Западныхъ жел. дор. къ Московско - Казанской жел. дорогѣ, въ суммѣ 136 руб. 80 коп. по дѣлу Боровой за утрату груза по отправкѣ Одесса—Казань отъ 1903 г. за № 3450.

38-й Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ означенную претензію и принимая во вниманіе, что Московско-Казанская жел. дорога, имѣя въ рукахъ дубликатъ накладной, по коему станціи предъявлялась претензія за пропажу груза, съ 1903 г. не произвела розыска послѣдняго и этимъ лишила возможности нынѣ установить, на какой дорогѣ произошла его утрата, признаетъ отвѣтственной Московско-Казанскую жел. дор. во всей спорной суммѣ.

Правленіе О-ва Московско-Казанской жел. дороги, находя приведенное постановленіе неправильнымъ, возбудило вопросъ о пересмотрѣ его Общимъ Съѣздомъ.

(Цирк. Зав. дѣл. Общ. С. отъ 24 сентября 1913 г. за № 830/3059).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Юго-Западныхъ, Г. П. Юцевичъ, и Московско-Казанской, Г. Г. Кобылинскій и А. П. Соколовъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому спорная по настоящей претензіи сумма признана подлежащей отнесенію на счетъ Московско-Казанской желѣзной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 78. О пересмотрѣ рѣшенія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по претензіи Московско-Казанской жел. дор. къ Средне-Азіатской, Самаро-Златоустовской и Ташкентской желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 8.714 руб. 60 коп., за недостачу груза по отправкѣ Каганъ—Москва отъ 1910 г. за № 1578 (вопр. 2628).

При обсужденіи вопроса на Съѣздѣ выяснилось, что 30 апрѣля 1910 года состоялась отправка со станціи Каганъ Средне-Азіатской ж. д. на ст. Москва пасс. Московско-Казанской ж. д. по багажной квитанціи № 1578, девяти мѣстъ каракулевыхъ шкурокъ вѣсомъ 28 пудовъ 25 фун., въ количествѣ 2958 штукъ.

Означенная отправка прибыла въ Москву пасс. Казанской ж. д. 7 мая того же года съ поѣздомъ № 5 и по приходѣ такового выдана предъявителю багажной квитанціи. 10 того же мая была предъявлена другая багажная квитанція подъ тѣмъ же номеромъ и обнаружилось, что каракулевыя шкурки выданы по подложнымъ документамъ.

Отправителемъ данной отправки, Россійскимъ Транспортнымъ и Страховымъ О-вомъ, было подано 7 іюля заявленіе съ требованіемъ о возмѣщеніи убытковъ въ размѣрѣ 38.944 р. 23 к., но такъ какъ 8 мѣстъ изъ девяти оказались затѣмъ розысканными, то Россійское О-во изъявило согласіе подъ условіемъ возмѣщенія убытковъ отъ несвоевременной выдачи принять розысканныя 8 мѣстъ на условіяхъ акта экспертизы. 17 іюля того же года на ст. Москва пассажирск. Казанской ж. д. составленъ актъ экспертизы № 773 и дополнительный къ нему за № 816, причемъ при провѣркѣ оказалось шкурокъ каракульчи 2570 штукъ и согласно предъявленной копіи фактуры недостало 388 штукъ шкурокъ.

Затѣмъ Московско-Казанскою дорогою было уплачено Россійскому О-ву за означенную недостачу 388 шкурокъ по низшей цѣнѣ экспертизы по 11 р. 20 к. штука и за убытокъ отъ несвоевременной выдачи розысканной части каракульчи въ количествѣ 2570 штукъ по 1 р. 70 к. за штуку; а всего 8.714 р. 60 к., каковой расходъ и предложено было ею Средне-Азіатской ж. д. принять на свою отвѣтственность, но Средне-Азіатская ж. д. принять на свой счетъ сумму эту отказалась, а по сему Московско-Казанская дорога и внесла настоящую претензію на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда.

Изъ оглашенной затѣмъ на Съѣздѣ копіи обвинительнаго акта противъ обнаруженныхъ Судебнымъ разслѣдованіемъ злоумышленниковъ, получившихъ указанную выше отправку каракулевыхъ шкурокъ по подложной багажной квитанціи на станціи Москва, Съѣздомъ было усмотрѣно нижеслѣдующее:

1) Подлинная дорожная багажная вѣдомость, относящаяся къ данной отправкѣ, была въ пути слѣдованія груза замѣнена поддѣльной, отпечатанной, равно какъ и поддѣльная багажная квитанція, на бланкахъ синяго цвѣта болѣе темныхъ, чѣмъ подлинная квитанція станціи Каганъ. Шрифтъ на поддѣльныхъ документахъ мельче и штемпель станціи Каганъ крупнѣе имѣющихся на ст. Каганъ штемпелей.

2) Поддѣльные бланки были заготовлены заблаговременно и отпечатаны въ одной изъ типографій г. Ташкента или Оренбурга.

3) Поддѣльная дорожная багажная вѣдомость написана обыкновеннымъ чернымъ карандашемъ, поддѣльная багажная квитанція къ этой дорожной написана подъ копирку.

4) Согласно первоначальнымъ показаніямъ обвиняемаго, поддѣльные документы составлены имъ на первой стоянкѣ отъ станціи Каганъ, подмѣнъ же документовъ произведенъ имъ на одной изъ послѣдующихъ остановокъ 4 или 5 отъ Кагана; измѣненными же показаніями обвиняемый свидѣтельствовалъ, что документы онъ подмѣнилъ на станціи Роменское Московско-Казанской жел. дороги.

При послѣдовавшемъ обмѣнѣ мнѣніями по существу дѣла, представитель Московско-Казанской ж. д. заявилъ, что представляемая имъ дорога считаетъ отвѣтственной въ данномъ дѣлѣ Средне-Азіатскую жел. дорогу, по слѣдующимъ основаніямъ: для полученія отправленной со станціи Каганъ партіи каракуля злоумышленнику необходимо было замѣнить подлинную дорожную багажную вѣдомость по этой отправкѣ, въ виду того, что на подлинной багажной вѣдомости былъ поставленъ особый штемпель Россійскаго Транспортнаго и Страхового Общества о выдачѣ груза лишь лицу, уполномоченному О-вомъ на полученіе такового.

Злоумышленникъ, бывшій служащій Ташкентской и Средне-Азіатской жел. дорогъ, зная означенный выше порядокъ, озаботился пріобрѣтеніемъ заранѣе поддѣльныхъ бланковъ документовъ дорожной багажной вѣдомости и багажной квитанціи и, имѣя въ виду, что со ст. Каганъ отправляются значительныя партіи такого цѣннаго груза какъ каракулевыя шкурки, началъ слѣдить за отправляющимися съ этой станціи грузами. Выждавъ благопріятный моментъ, когда каракуль отправлялся въ Москву въ количествѣ 9 мѣстъ по одной отправкѣ, онъ рѣшилъ таковую похитить и съ этою цѣлью составилъ на имѣющихся у него бланкахъ подложные документы, а затѣмъ, пробравшись на одной изъ остановокъ въ отдѣленіе багажныхъ раздатчиковъ, произвелъ подмѣнъ дорожныхъ багажныхъ вѣдомостей. Какъ и показалъ первоначально обвиняемый, все это было сдѣлано имъ въ непродол-

жительномъ времени послѣ отправленія поѣзда со ст. Каганъ, т. е. въ предѣлахъ Средне-Азіатской ж. д. Что же касается дальнѣйшихъ показаній обвиняемаго о томъ, что замѣну документовъ онъ совершилъ лишь на станціи Роменское, то, по мнѣнію представителя Московско-Казанской ж. д., этому показанію нельзя придавать никакого значенія, такъ какъ оно явно неправдоподобно.

Станція Роменское находится всего лишь въ 40 минутахъ ѣзды отъ Москвы и поѣздъ № 5 имѣетъ на этой станціи остановку въ размѣрѣ отъ одной до 4 минутъ, въ зависимости отъ того, производится ли на него съ данной станціи посадка пассажировъ въ Москву и пріемъ или выдача багажа, причемъ необходимо еще отмѣтить, что въ означенный поѣздъ пріема пассажировъ съ сезонными билетами не допускается.

По наведеннымъ справкамъ, кромѣ того, оказалось, что при прослѣдованіи означеннаго поѣзда № 5, съ которымъ слѣдовала партія каракуля, на станціи Роменской ни посадки пассажировъ, ни пріема багажа въ этотъ поѣздъ не было, а слѣдовательно и остановка его продолжалась не болѣе 1 минуты.

При этомъ же условіи показаніе о подмѣнѣ документовъ на указанной станціи не имѣетъ подъ собой никакой рѣшительно почвы, такъ какъ зайти въ отдѣленіе багажныхъ раздатчиковъ, розыскать необходимую дорожную багажную вѣдомость и замѣнить ее другою, въ такой весьма незначительный промежутокъ времени и незамѣтно отъ багажныхъ раздатчиковъ и поѣздной прислуги, представляется положительно невозможнымъ.

Кромѣ того, показанія обвиняемаго въ этой ихъ части опровергаются и имѣющимися въ дѣлѣ свидѣтельскими показаніями, удостовѣряющими, что подмѣнъ документовъ произведенъ не на Московско-Казанской жел. дорогѣ.

Обращаясь затѣмъ къ моменту выдачи груза по подложной квитанціи въ Москвѣ, представитель Московско-Казанской ж. д., отмѣтивъ фактъ выдачи багажа тотчасъ же по прибытіи поѣзда, указалъ, что подложные документы были изготовлены настолько тщательно и, по своему виду, такъ незначительно отличались отъ подлинной багажной квитанціи, что поддѣлка могла быть констатирована лишь при сличеніи ихъ съ таковой. По сему, по мнѣнію названнаго представителя, выдачу груза по этимъ документамъ нельзя ставить въ особую вину Московско-Казанской дорогѣ, тѣмъ болѣе, если принять во вниманіе ту обстановку работы, въ которой приходится производить выдачу багажа въ такихъ крупныхъ центрахъ прибытія, какъ станція Москва.

Изложенныя соображенія, по мнѣнію представителя Московско-

Казанской ж. д., свидѣтельствуютъ о томъ, что неправильная выдача багажа явилась слѣдствіемъ произведеннаго на Средне-Азіатской жел. дорогѣ подмѣна документовъ, а по сему на вышеуказанную дорогу и должны быть отнесены всѣ уплаты по настоящей претензіи.

Представитель Александровской жел. дороги заявилъ, что обстоятельства дѣла приводятъ его къ убѣжденію о необходимости участія въ подмѣнѣ документовъ какого-либо лица изъ кондукторской бригады.

Въ противномъ случаѣ, подмѣнъ документовъ въ пути представляется совершенно невыполнимымъ, такъ какъ проникнуть безъ вѣдома кондукторовъ-раздатчиковъ въ занимаемое ими отдѣленіе, замѣнить документы, а слѣдовательно пробыть въ отдѣленіи быть можетъ продолжительное время и не обратить при этомъ на себя вниманія кондукторовъ-раздатчиковъ невозможно. Судя же по тому, что подготовка къ полученію груза по подложнымъ документамъ производилась еще до отправленія его со Средне-Азіатской жел. дороги, по мнѣнію представителя Александровской жел. дор., имѣется большая вѣроятность въ томъ, что и замѣнъ документовъ произошелъ не безъ участія кондукторовъ указанной дороги, а позднѣйшее показаніе обвиняемаго о замѣнѣ имъ документовъ на станціи Роменское явилось лишь слѣдствіемъ его желанія выгородить изъ дѣла тѣхъ лицъ, съ коими онъ имѣлъ первоначальныя сношенія. Но, признавая такимъ образомъ извѣстную отвѣтственность по настоящему дѣлу Средне-Азіатской желѣзной дороги, необходимо, однако, по мнѣнію представителя Александровской дороги, имѣть въ виду и то обстоятельство, что Московско-Казанская жел. дорога поступила не вполнѣ осмотрительно при выдачѣ груза въ Москвѣ. Тѣ документы, которые имѣлись въ ея распоряженіи, должны бы все-таки обратить на себя вниманіе, такъ какъ дорожная багажная вѣдомость была написана чернымъ карандашемъ, а благодаря тому обстоятельству, что въ Москву прибыла кромѣ спорной отправки каракуля еще одна отправка того-же груза и съ той же станціи отправленія съ исправными дорожными документами, имѣлась полная возможность сличить съ таковыми предъявленную при полученіи багажную квитанцію.

Согласно съ изложеннымъ, представитель Александровской дороги полагалъ болѣе справедливымъ распредѣлить спорную по претензіи сумму, въ равныхъ доляхъ, между Средне-Азіатской и Московско-Казанской желѣзными дорогами.

Представители дорогъ Сибирской, Сѣверныхъ и Южныхъ, раздѣляя мнѣніе о причастности къ данному дѣлу кондукторовъ-раздатчиковъ, полагали, что въ дѣлѣ не имѣется какихъ-либо достовѣрныхъ

указаній о виновности раздатчиковъ какой-либо опредѣленной дороги, а по сему признавая, что убытки по настоящему дѣлу для дорогъ вызваны обстоятельствами, которыхъ онѣ не имѣли возможности устранить, названные представители полагали болѣе справедливымъ распредѣлить уплаченную по настоящей претензіи сумму на всѣ дороги слѣдованія груза.

Представитель Лодзинской Фабричной желѣзной дороги заявилъ, что вся обстановка дѣла, а затѣмъ и, такъ сказать, психологическая его сторона свидѣтельствуютъ болѣе за то, что подмѣнъ документовъ былъ произведенъ не безъ участія раздатчиковъ Средне-Азіатской жел. дороги. Какъ и указывалось уже на Съѣздѣ, проникнуть безъ вѣдома кондукторской бригады въ служебное отдѣленіе представляется едва-ли возможнымъ, и, слѣдовательно, злоумышленнику для успѣшнаго выполненія задуманнаго хищенія необходимо было войти въ сношеніе по сему поводу съ кондукторами-раздатчиками. Обращаясь, однако, къ тому, какъ было подготовлено само злоупотребленіе, едва ли можно предполагать, чтобы злоумышленникъ отправился за полученіемъ груза въ Москву, съ тѣмъ только предположеніемъ, что быть можетъ гдѣ-либо въ пути представится возможность подмѣнить документы. Съ большею вѣроятностью можно предполагать о существовавшемъ уже съ мѣста отправленія соглашеніи съ багажными раздатчиками и о послѣдовавшемъ затѣмъ съ ихъ вѣдома, а быть можетъ и при ихъ участіи, подмѣнѣ подлинной дорожной багажной вѣдомости въ предѣлахъ Средне-Азіатской желѣзной дороги.

Предсѣдателемъ Съѣзда было при дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса обращено вниманіе Съѣзда на неоднократное разрѣшеніе претензій за грузы, выданные по подложнымъ документамъ, въ смыслѣ признанія виновности по такой претензіи за дорогою, произведшею выдачу груза по подложнымъ документамъ. Съѣздъ при этомъ исходитъ изъ тѣхъ соображеній, что у дороги, выдавшей грузъ, имѣлась большая возможность, чѣмъ у дороги отправленія и слѣдованія, обнаружить поддѣлку документовъ.

Равнымъ образомъ и по настоящей претензіи, казалось, не представится возможнымъ освободить отъ отвѣтственности Московско-Казанскую ж. д., тѣмъ болѣе, что изъ доложенныхъ Съѣзду фактическихъ данныхъ явствуетъ все-таки нѣкоторая неправильность въ дорожной багажной вѣдомости, а именно: таковая написана обыкновеннымъ чернымъ карандашемъ и на это обстоятельство Московско-Казанской дорогѣ надлежало бы обратить вниманіе, особенно при выдачѣ такого цѣннаго груза, какъ каракулевыя шкурки.

Нѣкоторыми представителями по поводу вышеизложеннаго было заявлено о непримѣнимости предшествовавшихъ рѣшеній Съѣзда, относящихся къ претензіямъ, основаннымъ на выдачѣ грузовъ по подложнымъ документамъ, къ разсматриваемому дѣлу, такъ какъ большею частью Съѣздъ обвинялъ дорогу, неправильно выдавшую грузъ, въ томъ случаѣ, когда поддѣлка документовъ могла быть свободно обнаружена въ виду ея грубости, чего нельзя усмотрѣть изъ настоящей претензіи. Что же касается указанія на начертаніе дорожной багажной вѣдомости чернымъ карандашемъ, то и въ настоящее время на дорогахъ сѣти можно усмотрѣть обращеніе написанныхъ такимъ образомъ багажныхъ дорожныхъ вѣдомостей, не возбуждающихъ сомнѣнія въ ихъ подлинности.

При дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, соглашенія на Съѣздѣ достигнуто не было, въ виду чего Предсѣдателемъ былъ поставленъ на баллотировку вопросъ объ отвѣтственности дорогъ по настоящей претензіи. Въ результатѣ баллотировки оказалось: представители 11 дорогъ высказались за отнесеніе отвѣтственности полностью на Средне-Азіатскую жел. дорогу, представители 2—дорогъ за раздѣленіе отвѣтственности поровну между Средне-Азіатской и Московско-Казанской жел. дорогами и представители 3 дорогъ—за возложеніе отвѣтственности въ равныхъ доляхъ на дороги: Московско-Казанскую, Ташкентскую и Средне-Азіатскую.

На основаніи вышеизложеннаго Съѣздъ большинствомъ голосовъ призналъ требованіе Московско-Казанской дороги подлежащимъ удовлетворенію во всей спорной суммѣ.

Представитель Средне-Азіатской жел. дороги, несогласный съ приведеннымъ рѣшеніемъ Съѣзда, представилъ по поводу его свое нижеслѣдующее особое мнѣніе.

Состоявшееся сего числа постановленіе означеннаго Съѣзда по вопросу 2628 программы его занятій считаю неправильнымъ по нижеслѣдующимъ основаніямъ:

1) Заключеніе представителя Московско-Казанской ж. д., что подмѣнъ багажныхъ документовъ подложными произведенъ на Средне-Азіатской жел. дор. и при участіи кондукторовъ-раздатчиковъ этой послѣдней дороги, совершенно неосновательно, ибо, какъ установлено актомъ коммиссіоннаго разслѣдованія за № 7922 отъ 28/VI 1910 г., произведеннаго на Средне-Азіатской жел. дорогѣ при непосредственномъ участіи представителя Государственнаго Контроля, 9 мѣстъ каракульчи по багажной отправкѣ Каганъ—Москва № 1578/10 были приняты за 50 минутъ до отхода почтоваго поѣзда № 3, а въ тече-

ніе этого времени какъ это и явствуетъ изъ показанія самого обвиняемаго Жаркова, даннаго на предварительномъ слѣдствіи, онъ, Жарковъ, не могъ войти въ какое-либо соглашеніе съ кондукторами-раздатчиками Средне-Азіатской жел. дороги, какъ и не зналъ, что именно въ этотъ день будетъ предъявленъ къ сдачѣ какой-либо цѣнный товаръ. Не зная времени предъявленія къ отправкѣ цѣннаго груза, онъ, какъ и самъ объяснилъ на слѣдствіи, выслѣживалъ, когда будетъ сданъ къ отправкѣ цѣнный товаръ, слѣдовательно, не могъ также знать заранѣе, съ какими раздатчиками будетъ отправлена каракульча, чтобы заблаговременно войти съ ними въ сдѣлку. Затѣмъ, когда ему удалось выслѣдить время сдачи каракуля, то уже не было времени входить въ какіе-либо переговоры съ кондукторами-раздатчиками, занятыми пріемомъ и провѣркою багажа, слѣдовавшаго со ст. Каганъ съ № 3 въ числѣ 27 мѣстъ, а это лишній разъ подтверждаетъ невозможность какого-либо участія въ этомъ дѣлѣ раздатчиковъ Средне-Азіатской ж. д. Если даже, наконецъ, допустить возможность сдѣлки Жаркова съ раздатчиками, то во всякомъ случаѣ это могло послѣдовать гдѣ-либо въ пути уже за предѣлами Средне-Азіатской ж. дор., гдѣ Жарковъ, имѣя достаточно времени, могъ пытаться сговориться не съ тѣмъ, такъ съ другимъ кондукторомъ. Это послѣднее предположеніе находитъ себѣ подтвержденіе въ томъ, что, какъ это будетъ сказано ниже, самъ Жарковъ въ конечномъ результатѣ сознался, что документы онъ выкралъ и подмѣнилъ подложными на станціи Роменское Московско-Казанской желѣзной дороги.

2) Изъ прочитанной въ засѣданіи Съѣзда копіи обвинительнаго акта видно, что дорожная багажная вѣдомость была написана не подъ копировальную бумагу, а обыкновеннымъ чернымъ карандашемъ, что на дорогахъ недопустимо и на что Московско-Казанская жел. дорога, выдавая столь большое количество багажа-каракуля, обязана была обратить вниманіе, тѣмъ болѣе, что съ тѣмъ же поѣздомъ въ Москву, кромѣ каракуля по отправкѣ № 1578, прибыло по другой отправкѣ еще 4 мѣста тоже каракуля, вѣсомъ 16 п. 24 фун., при несомнѣнныхъ настоящихъ документахъ, составленныхъ на станціи отправленія. Такимъ образомъ, выдавая столь цѣнный товаръ, какъ каракуль, въ числѣ 9 мѣстъ и имѣя въ вагонѣ каракуль и по другой отправкѣ, станція Москва Московско-Казанской жел. дор. волей-неволей должна была обратить серьезное вниманіе на сторону сличенія какъ багажныхъ мѣстъ товара между собою по маркамъ, такъ и провѣрить наличіе съ документами обѣихъ отправокъ каракуля и если бы она это сдѣлала, то грубая поддѣлка документовъ одной и той же

станціи, разнящаяся съ настоящими и цвѣтомъ бумаги, размѣромъ рубрикъ, штемпелемъ станціи отправленія и, наконецъ, почеркомъ, коими были написаны настоящіе и подложные документы; была бы обнаружена тутъ же у поѣзда, но если Московско-Казанская жел. дорога такъ неосмотрительно отнеслась къ выдачѣ такого значительнаго количества цѣннаго груза, то и вся отвѣтственность за это должна быть отнесена исключительно на ея счетъ, тѣмъ болѣе, что по всѣмъ даннымъ и документы выкрадены Жарковымъ въ предѣлахъ Московско-Казанской жел. дороги.

3) Заявленіе представителя Московско-Казанской жел. дороги, что фактъ похищенія документовъ на ст. Роменское Московско-Казанской жел. дор. опровергается показаніями свидѣтелей, является совершенно голословнымъ, такъ какъ, судя по даннымъ обвинительнаго акта, никто не видѣлъ, гдѣ именно и при какихъ обстоятельствахъ совершенъ подмѣнъ документовъ подложными, а если бы подобные свидѣтели и фигурировали, то это было бы помѣщено въ обвинительномъ актѣ и не было бы надобности Московско-Казанской жел. дорогѣ строить предположенія о хищеніи документовъ въ предѣлахъ Средне-Азіатской жел. дор.

4) Вѣрить ни на чемъ не основанному оговору обвиняемаго Жаркова, отмѣченному въ обвинительномъ актѣ, что онъ на первой же стоянкѣ отъ ст. Каганъ, т. е. на станціи Кую-Мазаръ, составилъ подложные документы, никоимъ образомъ нельзя, исходя изъ того простого логическаго соображенія, что на ст. Кую-Мазаръ поѣздъ № 3 имѣлъ не болѣе какъ 2-хъ минутную стоянку, а за это время составить подложную багажную квитанцію и дорожную вѣдомость, считаясь съ окружавшей обстановкой, нельзя. Далѣе, вѣрить его первоначальному показанію, затѣмъ измѣненному, что на 3, 4 или 5 стоянкѣ отъ ст. Каганъ (даже опредѣленно онъ самъ не знаетъ) онъ подмѣнилъ настоящую дорожную вѣдомость поддѣльной, во время, будто бы, отсутствія проводниковъ, совсѣмъ не приходится, такъ какъ третьей стоянкой въ 5 минутъ не болѣе является станція Маликъ, на слѣдующей станціи Кермине поѣздъ могъ стоять 11—12 минутъ, и еще на слѣдующей Зіадинъ поѣздъ стоитъ не болѣе 12 минутъ, т. е. такое незначительное время, въ продолженіе котораго проникнуть незамѣченнымъ въ вагонъ, розыскать и подмѣнить документы невозможно. Если же при этомъ имѣть въ виду, что всѣ станціи слишкомъ незначительны по пассажирскому движенію и стеченія публики быть не могло, да и проводники, какъ установлено коммиссіоннымъ разслѣдованіемъ, изъ вагона не отлучались, то не остается ни малѣйшаго со-

мнѣнія въ томъ, что это объясненіе обвиняемаго Жаркова, данное въ самомъ началѣ,—обычная ложь, направленная съ цѣлью запутать дѣло, тѣмъ болѣе, что онъ самъ не могъ опредѣленно указать, на какой именно стоянкѣ поѣзда въ предѣлахъ Средне-Азіатской жел. дор. онъ выкралъ подлинные документы. На такое явно невѣрное показаніе, видимо, было обращено вниманіе и на предварительномъ слѣдствіи, такъ какъ затѣмъ обвиняемый Жарковъ, снова допрошенный, мѣняетъ свое первоначальное показаніе и сознается, что подмѣнъ документовъ онъ совершилъ уже на станціи Роменское Московско-Казанской жел. дор. Это послѣднее заявленіе безусловно вѣрнѣе перваго по тѣмъ соображеніямъ, что изъ обвинительнаго акта видно, что Жарковъ по пути имѣлъ встрѣчи со своими соучастниками и, между прочимъ, на ст. Оренбургъ Ташкентской жел. дор. къ нему присоединился его сотоварищъ и тутъ, послѣ этой встрѣчи, отправившись изъ Оренбурга съ поѣздомъ, въ которомъ слѣдовалъ каракуль, они сообща и рѣшали дальнѣйшій планъ дѣйствій сообразно съ положеніемъ дѣла и несомнѣнно самый подмѣнъ документовъ произведенъ ими далеко за предѣлами Средне-Азіатской жел. дор.

5) Получившій багажъ соучастникъ Жаркова прибылъ въ Москву съ тѣмъ же поѣздомъ, съ какимъ прибылъ багажъ, что установлено данными обвинительнаго акта, а поэтому высказанное въ засѣданіи Претензіоннаго Съѣзда представителемъ Московско-Казанской жел. дороги предположеніе, что обмѣнъ документовъ совершенъ до ст. Роменское Московско-Казанской жел. дороги, такъ какъ въ Роменскомъ злоумышленника въ одномъ поѣздѣ съ каракулемъ не было, ошибочно.

6) Изъ обвинительнаго акта видно, что никакого участія въ данномъ злоупотребленіи агенты Средне-Азіатской жел. дороги не принимали, почему дорога эта не можетъ нести какой-либо отвѣтственности за выданный Московско-Казанской жел. дор. багажъ по подложнымъ документамъ, составленнымъ постороннимъ для нея лицомъ и подмѣненнымъ въ предѣлахъ другой дороги. Если даже, наконецъ, нельзя вѣрить, что документы были выкрадены на Московско-Казанской жел. дор., то тѣмъ болѣе нѣтъ никакихъ основаній вѣрить, что это продѣлано на Средне-Азіатской жел. дор., а слѣдовательно отнесеніе убытка исключительно на одну Средне-Азіатскую жел. дорогу является совершенно непонятнымъ и необоснованнымъ. Отрицая возможность приведеннаго предположенія о подмѣнѣ въ пути документовъ, въ то же время нельзя допускать возможности сдѣлки Жаркова съ проводниками, ибо если могла имѣть мѣсто эта сдѣлка, то почему же не на Московско-Казанской или другой дорогѣ, а непремѣнно на

Средне-Азіатской жел. дорогѣ. Ужъ если идти по пути догадокъ, предположеній и психологіи даннаго случая, то одно не подлежитъ сомнѣнію, что если бы обвиняемый Жарковъ дѣйствительно вошелъ въ сдѣлку съ кондукторами-раздатчиками Средне-Азіатской жел. дор., то во всякомъ случаѣ не сталъ бы оговаривать эту дорогу, что подмѣнъ документовъ произведенъ въ ея предѣлахъ.

7) По аналогичнымъ дѣламъ, какъ это было высказано предсѣдателемъ Претензіоннаго Съѣзда, съѣзды вообще по установившейся практикѣ всегда признавали отвѣтственной исключительно дорогу, производившую выдачу груза или багажа по подложнымъ документамъ, но почему въ данномъ случаѣ сдѣлано отступленіе отъ вполнѣ правильнаго и выработаннаго долголѣтней практикой Съѣзда, взгляда, объяснить не представляется возможнымъ, тѣмъ болѣе, что нѣтъ никакихъ данныхъ, могущихъ послужить къ обвиненію въ чемъ-либо Средне-Азіатской дороги, и

8) Московско-Казанской ж. д. въ данномъ случаѣ слѣдовало предъявить ко всѣмъ обвиняемымъ гражданскій искъ и прежде, чѣмъ вносить дѣло на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда, съ цѣлью возложенія отвѣтственности на другія дороги, надлежало принять всѣ мѣры ко взысканію хотя бы части причиненнаго убытка, но сдѣлала ли это Московско-Казанская жел. дорога, и вообще, что она сдѣлала въ этомъ направленіи, вопросъ остался открытымъ и, къ сожалѣнію, не былъ предметомъ обсужденія на Претензіонномъ Съѣздѣ, какъ равно не обсуждался вопросъ о правильности размѣра суммы, выплаченной Московско-Казанской жел. дорогѣ, представителемъ которой на Претензіонномъ Съѣздѣ не предъявлены никакіе документы, подтверждающіе эту правильность.

Резюмируя все вышеизложенное, я не считаю возможнымъ согласиться съ признаніемъ въ данномъ дѣлѣ отвѣтственности Средне-Азіатской ж. д. и поэтому разрѣшеніе этого вопроса будетъ представлено въ установленномъ порядкѣ на рѣшеніе Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дорогъ.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе Средне-Азіатской желѣзной дороги, раздѣляя вполнѣ заключенія, высказанныя въ особомъ мнѣніи ея представителя на 39 Претензіонномъ Съѣздѣ, обратилось особымъ рапортомъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, по предмету пересмотра претензіи Общимъ Съѣздомъ, причемъ присовокупило, что при пересмотрѣ претензіи необходимо имѣть въ виду не только копію обвинительнаго акта по дѣлу Жаркова, обвиненнаго въ полученіи багажа по подложнымъ документамъ, но главнымъ образомъ копію про-

токола судебнаго разбирательства и копію приговора суда по данному дѣлу въ окончательной формѣ.

Необходимость въ этихъ документахъ на Общемъ Съѣздѣ, объясняется тѣмъ, что и сама Московско-Казанская желѣзная дорога, въ своемъ докладѣ при удовлетвореніи претензіи, высказалась, что весь слѣдственный матеріалъ подлежитъ еще дальнѣйшей провѣркѣ на Судѣ, которымъ и будетъ фактически установлена отвѣтственная дорога, на которой былъ произведенъ подмѣнъ дѣйствительныхъ документовъ—подложными, но, между тѣмъ, на Претензіонномъ Съѣздѣ Московско-Казанская желѣзная дорога, въ лицѣ своего представителя, всетаки не предъявила и не огласила копіи протокола судебнаго разбирательства, въ которомъ, весьма возможно, имѣются опредѣленныя указанія на ту дорогу, гдѣ произошелъ подмѣнъ документовъ, а ограничилась только предъявленіемъ копіи обвинительнаго акта.

Совѣтъ постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, присоединяясь съ своей стороны къ мнѣнію Управленія Средне-Азіатской жел. дор., отношеніемъ отъ 5 іюля 1913 г. за № 1013, внесъ настоящую претензію на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 24 сентября 1913 г. за № 834/3063).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Юго-Западныхъ—Г. П. Юцевичъ; Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор.—Л. И. Изюмовъ; Либаво-Роменской—А. И. Казарновскій; Лодзинской—Я. О. Сукеницкій и Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Третейскій Судъ, разсмотрѣвъ настоящую претензію, постановилъ отнести на Средне-Азіатскую жел. дорогу $^3/_4$ спорной суммы, т. е.—6.535 руб. 95 коп., и $^1/_4$ таковой, т. е.—2.178 руб. 65 коп. на Московско-Казанскую жел. дорогу.

Кромѣ того Московско-Казанская жел. дор. признана обязанною принять мѣры ко взысканію спорной суммы съ лицъ обвиненныхъ въ хищеніи груза.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 80. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Лодзинской желѣзной дороги къ Риго-Орловской и Сѣверо-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ, въ суммѣ 1359 руб. 12 коп., за утрату груза по отправкѣ Лодзь—Двинскъ отъ 1906 г. за № 160362.

Грузъ по указанной отправкѣ былъ адресованъ согласно накладной на ст. Двинскъ Риго-Орловской жел. дор., куда фактически и прибылъ. Получатель съ дубликатомъ явился на ст. Двинскъ Сѣв.-Зап., гдѣ ему ставились нѣсколько разъ штемпеля о неприбытіи груза. По истеченіи срока, установленнаго ст. 103 Общаго Устава, получатель отказался отъ груза, предъявивъ претензію, а по отказѣ таковой основанномъ на статьяхъ 57 и 59 Общаго Устава—такъ какъ самъ отправитель виновенъ былъ въ пріемѣ неподлежащаго дубликата—обратился въ Судъ и добился удовлетворенія иска.

Съѣздъ, принявъ во вниманіе, что первый поводъ къ засылкѣ груза на неподлежащую станцію былъ поданъ Лодзинской жел. дорогой, постановилъ отнести на нее $^3/_4$ спорной суммы и на Сѣверо-Западныя жел. дороги за допущенное невнимательное отношеніе къ записямъ въ книгахъ ст. Двинскъ $^1/_4$ часть.

Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дороги не призналъ приведенное постановленіе правильнымъ, ссылаясь на слѣдующія соображенія:

Согласно накладной, составляющей договоръ между жел. дорогами и грузохозяиномъ, транспортъ былъ и доставленъ на станцію Двинскъ Риго-Орловской жел. дороги, куда и прибылъ правильно и своевременно. Какъ видно изъ почерка на накладной и дубликатѣ самъ отправитель составлялъ и дубликатъ, на которомъ ст. назначенія указалъ Двинскъ Сѣв.-Западныхъ ж. д. Когда грузохозяинъ явился за своимъ грузомъ на станцію Двинскъ Сѣв.-Зап., то на запросъ этой станціи, ст. Лодзь Ф. уже 16 марта, т. е. подавно до истеченія установленнаго 103 ст. Общаго Устава срока, разъяснила, что грузъ по накладной адресованъ на ст. Двинскъ Р. Ор. Помимо этого ст. Двинскъ Сѣв.-Зап. при вторичной и дальнѣйшихъ явкахъ получателя за грузомъ уже послѣ 16 марта ставила штемпеля на дубликатѣ о неприбытіи груза, не увѣдомивъ грузополучателя, что его грузъ на станцію Двинскъ Риг.-Орл. жел. дороги. Такъ какъ, если получатель требовалъ выдачи груза на ст. Двинскъ Сѣв.-Зап., то онъ признавалъ указаніе въ накладной адресъ ошибочнымъ, а за подобныя ошибки въ сил

59 ст. Общаго Устава отвѣчаетъ отправитель; такъ какъ невыдача груза до истеченія установленнаго 103 ст. Общаго Устава срока произошла по винѣ ст. Двинскъ Сѣв.-Зап. жел. дорогъ, ибо уже 16 марта Лодзинская жел. дорога разъяснила все недоразумѣніе, такъ какъ, наконецъ, неблагопріятный для жел. дорогъ исходъ дѣла въ Судѣ послѣдовалъ, какъ видно изъ мотивовъ рѣшенія, въ виду невыясненія повѣреннымъ жел. дороги фактической стороны дѣла, ибо въ данномъ случаѣ видна прямо злоумышленность грузоотправителя, то въ виду всего этого Лодзинская жел. дорога никакой отвѣтственности по спорной отправкѣ нести не можетъ.

Въ виду изложеннаго Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дороги, отношеніемъ отъ 12 сентября 1913 г. за № 27962/с, возбудилъ вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 29 октября 1913 г. за № 980/3575.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ § 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Совѣта постоянныхъи представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ — Л. И. Изюмовъ о В. С. Зелль и Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ отвѣтственность въ $^2/_3$ спорной суммы отнести на Сѣверо-Западныя жел. дор. и въ $^1/_3$ на Лодзинскую жел. дор. На этомъ основаніи Лодзинская жел. дорога удержитъ съ Сѣверо-Западныхъ 543 руб. 12 коп.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 83. О пересмотрѣ, разрѣшенной 38 Спеціальнымъ по разбору претензій Съѣздомъ, претензіи Варшавско-Вѣнской жел. дор. къ Лодзинской жел. дорогѣ въ суммѣ 78 руб. 45 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь—Петроковъ за № 551 баг. кв.

Разсмотрѣвъ означенную выше претензію 38 Претензіонный Съѣздъ постановилъ спорные 78 руб. 45 коп. распредѣлить между Варшавско-Вѣнскою и Лодзинскою жел. дорогами поровну.

Рѣшеніе это Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дороги не признаетъ правильнымъ.

Спорный грузъ, состоящій изъ 11 мѣстъ, полностью, такимъ же числомъ мѣстъ былъ сданъ въ Колюшкахъ Лодзинскою жел. дорогою на Варшавско-Вѣнскую жел. дорогу 11/24 мая—1907 г. на поѣздъ № 9 подъ росписку багажнаго кондуктора В.-Вѣнской жел. дороги Вольковскаго, слѣдовательно засылка одного мѣста на ст. Томашовъ Прив. жел. дорогъ, вызвавшая отказъ грузополучателя отъ принятія этого мѣста, произошла за предѣлами Лодзинской жел. дороги, которая такимъ образомъ, никакой отвѣтственности за это нести не можетъ.

Въ виду изложеннаго Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дороги, отношеніемъ отъ 12 сентября 1913 г. за № 25113/11/10369, возбудилъ вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 29 октября того же года за № 983/3578).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—С. Л. Колаковскій и Л. И. Изюмовъ и Рязанско-Уральской—М. Л. Успенскій.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, разсмотрѣвъ дѣло, постановилъ рѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда по настоящему вопросу утвердить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 89. О пересмотрѣ постановленія 38 Претензіоннаго Съѣзда, по вопросу 5282 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской жел. д. къ Московско-Казанской, Екатерининской и Юго-Восточнымъ жел. дор., въ суммѣ 17 руб. 46 коп., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Луганскъ-Лукояновъ отъ 1906 г. за № 1386.

По вѣдомости Гос. Банка за XI—909 г. Московско-Казанская жел. дор. удержала съ Рязанско-Уральской ж. д. 17 р. 46 к. за просрочку груза по накл.: „Луганскъ-Лукояновъ“ № 1386 отъ 12/XII—906 г.

Вопросъ объ удержаніи былъ внесенъ, на разсмотрѣніе Претенз. Съѣзда, на томъ основаніи, что Моск.-Казанской дорогой при составленіи разсчета просрочки, не засчитано сложеніе отвѣтственности Ряз.-Уральск. ж. д. съ 4/XII по 5/III—07 г. (Сб. тар. 1910, 1920), оправдывающее всю просрочку въ предѣлахъ Ряз.-Уральской желѣзн. дороги.

По объясненію на 38 Претенз. Съѣздѣ представителя Моск.-Казанской ж. д., въ разсчетѣ просрочки, представленномъ въ Судъ при защитѣ дѣла, на сложеніе отвѣтственности Ряз.-Уральск. ж. д. указывалось, но Судомъ оно не было принято во вниманіе.

По обсужденіи дѣла, 38 Прет. Съѣздъ призналъ отвѣтственной Ряз.-Уральск. жел. дорогу.

Находя рѣшеніе Съѣзда неправильнымъ, такъ какъ Московско-Казанская жел. дорога не прислала копіи мотивированнаго рѣшенія по настоящему дѣлу, чѣмъ лишила возможности провѣрить, дѣйствительно ли было указано при защитѣ дѣла на сложеніе отвѣтственности, которое могло быть примѣнено Судомъ даже согласно принциповъ, изложенныхъ въ рѣшеніи Сената по дѣлу Панкратова,—а также не представила мотивированнаго рѣшенія и при разсмотрѣніи дѣла на Съѣздѣ, въ виду чего объясненія представителя Московско-Казанской жел. дор. являются ничѣмъ не подтвержденными, Правленіе О-ва Рязанско-Уральской жел. дороги отношеніемъ отъ 12 декабря 1913 г. за № 0/4865/108 возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 7 января 1914 г. за № 8/72).

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители заинтересованныхъ дорогъ просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ раз

бора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на оном соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, согласно коему оспариваемая Рязанско-Уральскою желѣзною дорогою сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 91 О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда, по вопросу 1452 его программы, о претензіи Рязанско-УральскойкъЮго-Восточнымъ и Рязанско-Владимірской жел. дор., въ суммѣ 404 р. 12 коп., по отправкѣ Тумская-Урюпино отъ 1908 г. за № 2983.

39 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ означенную претензію, отмѣтилъ то обстоятельство, что хотя спорный грузъ и хранился на Рязанско-Владимірской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогахъ, но при передачѣ этого груза на Юго-Восточныя жел. дороги никакого акта объ обнаруженіи подмочки составлено не было. Первоначально таковая была констатирована лишь актомъ станціи Урюпино Юго-Восточныхъ жел. дор. и за ихъ пломбами.

Принявъ изложенное въ соображеніе, и не имѣя въ дѣлѣ опредѣленныхъ указаній для выясненія отвѣтственности лишь какой либо извѣстной дороги, принимавшей участіе въ перевозкѣ груза, Съѣздъ призналъ наиболѣе справедливымъ распредѣлить выплаченную по претензіи сумму—404 руб. 12 коп. въ равныхъ доляхъ на всѣ спорящія дороги.

Съ приведеннымъ постановленіемъ не признали возможнымъ согласиться Юго-Восточныя жел. дор. и въ отношеніи отъ 13 декабря 1913 г. за № 39/1452, сообщили слѣдующее:

На станціи Тумская Рязанско-Владимірской жел. дороги приняты были къ перевозкѣ 16 іюня 1908 г. 31 мѣсто 76 пуд. 25 фун. мѣшковъ холщевыхъ, съ адресомъ на ст. Урюпино, по накладной № 2983.

Только спустя 8 дней, 24 іюня, грузъ переданъ Уральской дорогѣ по передаточной вѣдомости № 287.

Продержавъ у себя въ Рязани 31 день, названная дорога погрузила его въ вагонъ № 417739, который передала Юго-Восточнымъ дорогамъ въ Козловѣ, 28 іюля, за своими пломбами „Рязань“ отъ 25 іюля, контр. знакъ 91.

Въ томъ же вагонѣ грузъ прибылъ на узловой пунктъ „Грязи“, откуда, по отгрузкѣ слѣдовавшихъ туда товаровъ, тогда же отправленъ по адресу на ст. Урюпино, гдѣ при выгрузкѣ 31 іюля, актомъ за № 79 установлено: „всѣ мѣста съ запахомъ гнили и пятнами подмочки; вѣсъ съ документами вѣренъ“.

Въ виду такого акта пришлось выдавать мѣшки съ опредѣленіемъ, путемъ экспертизы, степени подмочки и размѣра происшедшаго убытка.

Эксперты нашли, что мѣшки пришли въ состояніе крайняго разрушенія „вслѣдствіе подмочки и долгаго лежанія въ сыромъ видѣ".

Принимая въ соображеніе такое заключеніе экспертовъ и то обстоятельство, что самое продолжительное время грузъ находился въ предѣлахъ Рязанско-Уральской жел. дор.—34 дня, изъ которыхъ 31 день онъ, почему то, лежалъ въ Рязани непогруженнымъ въ вагонъ, Юго-Восточныя дороги заплатили опредѣленный экспертами убытокъ въ 404 руб. 12 коп. за счетъ названной дороги.

Послѣдняя, не признавая себя исключительно отвѣтственною, внесла этотъ вопросъ на обсужденіе Претензіоннаго Съѣзда.

Основываясь на томъ фактѣ, что подмочка впервые установлена только на ст. назначенія, за пломбами Юго-Восточныхъ жел. дорогъ ст. Грязи, и игнорируя указаніе экспертовъ на давность подмочки и продолжительность нахожденія груза въ пути въ такомъ видѣ, упуская при этомъ, что въ предѣлахъ Юго-Восточныхъ ж. д. грузъ находился всего 3 дня, причемъ прослѣдовалъ въ томъ же вагонѣ съ мѣста погрузки, Съѣздъ не только не освободилъ Юго-Восточныя дороги отъ всякой отвѣтственности, но и самую отвѣтственность онъ нашелъ совершенно одинаковою съ остальными дорогами слѣдованія, а посему предоставилъ Рязанско-Уральской жел. дорогѣ удержать по $^1/_3$ части спорной суммы съ дорогъ Юго-Восточныхъ и Рязанско-Владимірской.

Въ виду изложеннаго Управленіе О-ва Юго-Восточныхъ жел. дор. возбудило вопросъ о разсмотрѣніи настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 7 января 1914 г. за № 10/74.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Рязанско-Уральской, М. Л. Успенскій, и Юго-Восточныхъ, В. П. Скачко, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Юго-Восточными желѣзными дорогами сумма признана подлежащею отнесенію на счетъ названныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 92. „О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1086 его программы, о претензіи Рязанско-Уральской жел. дороги къ Лодзинской жел. дор. въ суммѣ 188 руб., за недостачу груза по отправкѣ Александровъ Гай-Лодзь отъ 1908 г. за № 6295.

Правленіе О-ва Рязанско-Уральской жел. дороги, отношеніемъ отъ 28 ноября 1913 г. за № 0/1150/I—09, сообщило о нижеслѣдующемъ:

По вѣдомости Гос. Банка за XII—1909 г. Лодзинская жел. дорога удержала съ Рязанско-Уральской ж. д. 188 руб. за недостачу 6 фунт. мануфактурнаго товара по отправкѣ.: „Александровъ Гай—Лодзь“ № 6295/08 г.

Вопросъ объ удержаніи указанной суммы былъ внесенъ Рязанско-Уральской жел. дорогой на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда, на томъ основаніи, что дорогой назначенія—Лодзинской—протоколъ былъ составленъ послѣ выдачи груза получателю, вопреки § 115 Соглаш о пр. сообщ. Актомъ ст. Астапово была констатирована недостача въ предѣлахъ Ряз.-Уральской жел. дор. 4 ф. товара, что и было удостовѣрено дорогой назначенія надписью на актѣ ст. Астапово, 19/IV, при выгрузкѣ. Прибывшій 18/IV грузъ хранился на складѣ до 28/IV, затѣмъ былъ выданъ получателю, а 6 мая, составленнымъ ст. Лодзь протоколомъ, удостовѣрено нахожденіе лишнихъ предметовъ въ кипѣ, вѣсомъ 23 ф. и недостача груза въ размѣрѣ 6 фунт.

Дѣло разсматривалось на 39 Прет. Съѣздѣ (вопр. 1086).

По объясненію представителя Лодзинской жел. дороги, дата на протоколѣ 6 мая означаетъ время выдачи протокола получателю, жандармомъ же, обнаружившимъ 28/IV извѣстное состояніе груза, на выданномъ 6 мая протоколѣ удостовѣрено лишь то, что было имъ констатировано при вскрытіи груза.

При обсужденіи дѣла, 39 Прет. Съѣздъ призналъ отвѣтственной Рязанско-Уральскую жел. дорогу, большинствомъ 8 противъ 6 голосовъ.

Находя рѣшеніе Съѣзда неправильнымъ, въ виду того, что надписью сдѣланной Лодзинской жел. дорогой на актѣ ст. Астапово при выгрузкѣ 19/IV, была обнаружена недостача лишь 4 фунтовъ, послѣ чего грузъ былъ помѣщенъ на складѣ, гдѣ очевидно и произошла дальнѣйшая недостача,—Правленіе Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги возбудило вопросъ о разрѣшеніи настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 13 января 1914 г. за № 21/310.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ: Рязанско-Уральской—К. С. Федоровскаго и Лодзинской—Я. О. Сукеницкаго, для третейскаго разбирательства дѣла, примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій; Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко и Московско-Виндаво-Рыбинской—Н. Б. Ленцнеръ. О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ: отнести 0,1 спорной суммы, т. е.— 18 руб. 80 коп. на Лодзинскую жел. дор. и 0,9, т. е.— 169 руб. 20 коп., на Рязанско-Уральскую жел. дорогу.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 93. О пересмотрѣ постановленія 39 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 1684 его программы, о претензіи Самаро-Златоустовской ж. дороги къ Сибирской и Московско-Казанской ж. дор. за подмѣнъ груза по отправкѣ Москва—Обь отъ 1906 года за № 110207.

Со станціи Москва Московско-Казанской жел. дор. на ст. Обь Сибирской жел. дор. по отправкѣ отъ 1906 г. за № 110207 перевозилась одна бочка олова. По пріемѣ груза отъ пароходства и сдачи его получателю Барнаульской Транспортною Конторою составленъ актъ о томъ, что при исправной и очень крѣпкой тарѣ обнаружена, по вскрытіи, замѣна олова обрѣзками и стружками чугуна и кусками рогожи. Получатель отъ пріема груза отказался, а затѣмъ вслѣдствіе отказа жел. дороги удовлетворить претензію обратился въ Судъ, согласно рѣшенію коего Сибирская дорога уплатила 642 руб. 99 коп. Сумму эту названная дорога, не усматривая въ дѣлѣ вины въ замѣнѣ груза какой либо опредѣленной дороги принимавшей участіе въ перевозкѣ, распредѣлила между дорогами Московско-Казанской, Самаро-Златоустовской и Сибирской, примѣнительно къ § 131 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Самаро-Златоустовская жел. дорога, полагая себя неотвѣтственной, оспорила причитающіеся на ея долю 214 руб. 33 коп. и внесла вопросъ на Претензіонный Съѣздъ.

39 Претензіонный Съѣздъ, заслушавъ настоящее дѣло и принявъ во вниманіе, что черезъ Самаро-Златоустовскую жел. дор. спорный грузъ прослѣдовалъ въ томъ же вагонѣ, въ которомъ онъ былъ принятъ отъ Московско-Казанской жел. дороги и за пломбами этой послѣдней, и что такимъ образомъ Самаро-Златоустовская жел. дорога никакого касательства къ грузу имѣть не могла, постановилъ спорную сумму распредѣлить поровну между Московско-Казанской и Сибирской жел. дорогами, освободивъ Самаро-Златоустовскую жел. дорогу отъ отвѣтственности.

Московско-Казанская жел. дорога не признала приведенное постановленіе правильнымъ по нижеслѣдующимъ основаніямъ:

Актомъ ст. Барнаульская Транспортная Контора отъ 19 мая 1905 г. за № 4 установлено, что при пріемѣ отъ Пароходства и сдачѣ получателю груза отправки Москва—Барнаульская Транспортная Контора № 110207 по его требованію была вскрыта совершенно исправная бочка, прибывшая съ вѣрнымъ вѣсомъ и марками, и въ ней обнаруженъ вмѣсто груза мусоръ.

Заявленную претензію М.-Казанская жел. дорога отклонила, такъ какъ при пріемѣ груза къ отправленію бочка не внушала никакихъ подозрѣній по наружному виду, провѣрять же ее содержимое дорога не была обязана и не имѣла на то надобности, Сибирская жел. дорога, уплативъ присужденную по иску сумму, распредѣлила таковую по § 131 Соглашенія и удержала съ М.-Казанской падающіе на ея долю 175 руб. 27 коп. Послѣдняя приняла разсчетъ Сибирской дороги, считая съ точки зрѣнія дороги рѣшеніе Суда ошибочнымъ, ибо оно было основано на данныхъ не желѣзнодорожнаго протокола, а на свидѣтельскихъ показаніяхъ, подтверждающихъ на Судѣ, что по данной отправкѣ было отправлено именно олово. Дороги хорошо знаютъ цѣну свидѣтельскихъ показаній относительно того, какой именно грузъ и въ какомъ состояніи былъ отправленъ—съ одной стороны, а съ другой—въ данномъ случаѣ свидѣтельскія показанія относились и могли относиться только къ моменту укладки груза въ магазинѣ отправителя, а между тѣмъ опытъ учитъ, что подмѣнъ груза обычно происходитъ именно въ періодъ времени между пріемомъ груза возчиками отправителя и сдачею его на жел. дороги. Именно эти соображенія и руководили М.-Казанской дорогою при согласіи на разсчетъ Сибирской дороги по § 131 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Самаро-Златоустовская дорога взглянула иначе на дѣло, и, не видя своей вины въ подмѣнѣ груза, не согласилась съ разсчетомъ Сибирской дороги, по которому на часть Сам.-Златоустовской дороги падало 214 руб. 33 коп., и опротестовала его на 39 Претензіонномъ Съѣздѣ. Съѣздъ этотъ освободилъ Сам.-Златоустовскую дорогу отъ отвѣтственности и постановилъ долю ея отвѣтственности по § 131 Соглашенія распредѣлить между дорогами отправленія и назначенія, т. е. М.-Казанскою и Сибирскою, исходя вѣроятно изъ предположенія, что если былъ подмѣнъ груза, а таковой Судомъ признанъ, то этотъ подмѣнъ могъ произойти лишь на одной изъ этихъ двухъ дорогъ.

Съ такимъ рѣшеніемъ 39-го Претензіоннаго Съѣзда М.-Казанская дорога не можетъ согласиться, такъ какъ на основаніи вышеизложеннаго она думаетъ, что дороги въ данномъ случаѣ сдѣлались жертвою злоупотребленій со стороны тѣхъ, въ чьихъ рукахъ былъ грузъ до сдачи его дорогамъ, а именно такіе случаи и имѣетъ въ виду § 131 Соглашенія. Если же по мнѣнію 39 Претензіоннаго Съѣзда къ данному случаю § 131 Соглашенія не относится, то значитъ Съѣздъ этотъ тѣмъ самымъ призналъ, что подмѣнъ груза произведенъ въ то время, когда таковой находился въ распоряженіи дороги, а если это такъ, то ему надлежало рѣшить, въ предѣлахъ какой же дороги именно онъ произошелъ.

При рѣшеніи же этого вопроса можно руководиться только желѣзнодорожнымъ протоколомъ и правилами Соглашенія объ отвѣтственности дороги за состояніе груза. Актъ ст. Барнаульская Транспортная Контора, гдѣ по требованію получателя грузъ былъ вскрытъ и обнаруженъ подмѣнъ, безспорно устанавливаетъ, что за такой подмѣнъ отвѣтственною по правиламъ Соглашенія является только Сибирская дорога, а потому на эту дорогу, по мнѣнію Московско-Казанской ж. д. надлежало сполна отнести и отвѣтственность по спору Сибирской и Самаро-Златоустовской дорогъ.

Слѣдовательно, съ точки зрѣнія М.-Казанской дороги рѣшеніе по дѣлу можетъ быть одно изъ двухъ: или признать, какъ сдѣлалъ это 39-й Съѣздъ, что рѣшеніе суда объ обмѣнѣ груза во время нахожденія его въ распоряженіи дорогъ надо считать правильнымъ, и въ такомъ случаѣ надлежитъ указать отвѣтственную дорогу, а такою дорогою, какъ объяснено уже было раньше, можетъ быть только дорога назначенія, въ предѣлахъ которой, долго спустя послѣ того, какъ грузъ сошелъ съ рельсоваго пути, обнаруженъ подмѣнъ. Или же признать, что мнѣніе Суда объ обмѣнѣ груза во время нахожденія его у дорогъ ошибочно, и тогда къ дѣлу можетъ быть примѣненъ лишь § 131 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, спеціально созданный для такихъ случаевъ.

Въ виду вышеизложеннаго Правленіе О-ва Московско-Казанской жел. дор. отношеніемъ отъ 9 декабря 1913 г. за № 46372/16116 возбудило вопросъ о разрѣшеніи настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 13 января 1914 г. за № 22/311.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Самаро-Златоустовской, С. А. Поплавскій, Сибирской, М. И. Богданіокъ и Московско-Казанской, Г. Г. Кобылинскій и А. П. Соколовъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому спорная сумма 214 руб. 33 коп. подлежитъ распредѣленію поровну между Московско-Казанской и Сибирской желѣзными дорогами, съ освобожденіемъ отъ отвѣтственности Самаро-Златоустовской желѣзной дороги.

Вопросъ 94. О пересмотрѣ постановленія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, по вопросу 698 его программы, о претензіи Варшавско-Вѣнской жел. дор. къ Лодзинской жел. дор. въ суммѣ 744 руб. 74 коп., за недостачу груза по отправкѣ Лодзь — Варшава, отъ 1908 г. за № 20013.

Изложеніе дѣла.

Разсмотрѣвъ означенную претензію, 38 Претензіонный Съѣздъ призналъ отвѣтственною во всей спорной суммѣ Лодзинскую жел. дорогу.

Приведенное постановленіе Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дор. не призналъ правильнымъ, такъ какъ пломбы Лодзинской жел. дор., приложенныя къ препровожденному ей Варшавско-Вѣнскою жел. дор. акту неисправны и совершенно не удовлетворяютъ условіямъ § 34 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Въ виду изложеннаго, Совѣтъ Управленія Лодзинской жел. дор., отношеніемъ отъ 4 декабря 1913 г. за № 544/II/14919, внесъ настоящее дѣло на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 21 января 1914 г. за № 34/470.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ § 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были посредниками представители дорогъ на Съѣздѣ: Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—Л. И. Изюмовъ и С. Л. Колаковскій и Рязанско-Уральской—М. Л. Успенскій.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ, за собственноручною подписью спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій, Судъ по разсмотрѣніи обстоятельствъ дѣла, постановилъ: рѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда по настоящей претензіи—утвердить.

Вопросъ 95. О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда, по вопросу 65 его программы, о претензіи Забайкальской жел. дор. къ Китайской Восточной и Сибирской жел. дор. въ суммѣ 1296 руб. 60 коп.+ 6% за утрату груза по отправкѣ Москва—Харбинъ отъ 1904 г. за № 6098.

Изложеніе дѣла.

Грузъ по означенной отправкѣ, состоявшій изъ 11 мѣстъ пряжи шерстяной, слѣдовалъ въ адресъ Управленія Китайской Восточной жел. дороги, съ отмѣткой въ документахъ: „Грузъ принятъ безъ отвѣтственности за срочную доставку“.

Спорный грузъ 29/V—1904 г. прибылъ на станцію Нерчинскъ Заб. ж. д. въ вагонѣ за пломбами Сиб. ж. д., но безъ документовъ, послѣдніе были переданы на Забайкальскую ж. д., 28/V—1904 г.,— черезъ 19 дней послѣ передачи вагона съ грузомъ. Документы были отправлены почтой на ст. Нерчинскъ, но по назначенію не прибыли.

Перепиской, затѣмъ, было выяснено, что выгруженный на ст. Нерчинскъ бездокументный грузъ принадлежитъ Управленію Китайской Восточной ж. д., почему таковой и досланъ по накладной Нерчинскъ—Харбинъ № 63 отъ 17/VIII—1904 г. въ адресъ Центральнаго склада невостребованныхъ грузовъ, при актѣ о засылкѣ № 5. Грузъ прибылъ по назначенію 30/VIII—1904 г. и проданъ съ аукціона 5/XI—1904 г.

39 Претензіонный Съѣздъ, разсмотрѣвъ дѣло, постановилъ распредѣлить спорную сумму между Забайкальской и Китайской Восточной жел. дорогами поровну.

Управленіе Забайкальской ж. дороги не признало приведенное рѣшеніе правильнымъ, основываясь на слѣдующихъ соображеніяхъ: На 39 Претензіонномъ Съѣздѣ вину Забайкальской жел. дороги усматривали въ томъ, что, утративъ документы, она не обозначила въ досылочныхъ документахъ, къ какой именно отправкѣ досылаются 11 м. пряжи, и что она адресовала грузъ почему-то въ Харбинскій Центральный Складъ невостребованныхъ грузовъ, а не Управленію Кит. Восточной ж. д. На это со стороны Забайкальской ж. д. было сдѣлано возраженіе въ томъ смыслѣ, что объ утратѣ этого груза ей стало извѣстно только въ 1910 г., т. е. черезъ 5 лѣтъ послѣ прибытія досылки, а потому она была лишена возможности (по винѣ Китайской Вост. ж. д.) выяснить всѣ детали этого дѣла, но что въ актѣ о засылкѣ № 5, несомнѣнно, имѣлось указаніе, къ какой отправкѣ досылается грузъ и что отправка груза въ Харбинскій Центральный Складъ невостребованныхъ грузовъ была произведена не безъ вѣдома Китайской Восточной ж. д.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Забайкальскою жел. дор. были выставлены слѣду-
ющія положенія: 1) Китайскою Восточною жел. дорогою не произво-
дилось розыска спорнаго груза ни въ 1904, ни въ 1905, ни въ 1906 г. г.,
хотя въ виду сложенія отвѣтственности за срочную доставку грузов
до 12—20/IV—1906 г. не поздно было бы произвести розыскъ и въ
первой половинѣ 1906 года; 2) о невостребованіи груза Китайская Вос-
точная ж. д. не выслала извѣщенія; 3) по прибытіи досылки въ адрес
Центральнаго Склада невостребованныхъ грузовъ Китайская Восточная
не запросила отъ Забайкальской ж. д. разъясненій.

Такимъ образомъ, Китайская Восточная жел. дорога имѣла разно-
временно 3 случая выяснить, къ какой отправкѣ и кому именно до-
сланъ грузъ по накладной Нерчинскъ-Харбинъ за № 63, но ни одного
случая она не использовала.

Поэтому, если не ставить въ вину Сибирской жел. дорогѣ то, что
она разъединила документы отъ груза, въ томъ соображеніи, что по-
добная ошибка не могла повліять на утрату груза, то и Забайкальской
жел. дорогѣ, казалось бы нельзя ставить въ вину утрату документовъ,
т. к. это обстоятельство также не могло вліять на утрату груза, имѣя
въ виду, что Китайская Восточная ж. д. имѣла три случая своевре-
менно убѣдиться, что досланный грузъ принадлежалъ къ спорной
отправкѣ.

39-й Претензіонный Съѣздъ большинствомъ голосовъ постановилъ
Сибирскую ж. д. совсѣмъ освободить отъ отвѣтственности и признать
отвѣтственными Забайкальскую и Китайскую Восточную ж. д. въ рав-
ной степени, почему спорная капитальная сумма 1296 р. 60 к. была
распредѣлена поровну на эти двѣ дороги. Съ такимъ рѣшеніемъ, хотя
и не вполнѣ справедливымъ, можно было бы еще примириться, если
бы Китайская Восточная ж. д. была виновна только въ тѣхъ упу-
щеніяхъ, которыя указаны выше, но въ данномъ случаѣ Китайская
Восточная ж. д. допустила еще ту неправильность, что разрѣшила
претензію съ нарушеніемъ § 150 Соглашенія о прям. сообщ. и ст. 13
Общ. Уст. (Эти два безспорныя обстоятельства также были предметом
обсужденія на 39 Претенз. Съѣздѣ, но послѣдній не придалъ им
существеннаго значенія).

На нарушеніе § 150 Соглашенія о прям. сообщ. Управленіе дороги
указываетъ только потому, что въ данномъ случаѣ нарушеніе этого
было сдѣлано сознательно, чтобы лишить Забайкальскую ж. д. возмо
ности отклонить претензію Матеріальной Службы Китайской Восточно
ж. д. на точномъ основаніи ст. 136 Общ. Уст. Росс. ж. д. изъ журнал
Совѣта Управленія Китайской Восточной ж. д. отъ 4/IX—1909 г. вид

что послѣдняя считала по данному дѣлу всецѣло отвѣтственною Забайкальскую ж. д., но предпочла сообщить ей объ этомъ и выслать документы уже послѣ удовлетворенія претензіи Матеріальной Службы своей дороги.

Признавая, что если при разрѣшеніи претензій частей Управленія своей дороги въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ возможно, пожалуй, отнестись снисходительно къ пропуску годового срока, т. к. расходъ все равно долженъ быть пополненъ изъ того или другого источника,—Управленіе Забайкальской жел. дороги не можетъ въ то же время признать правильнымъ отнесеніе расхода въ такихъ случаяхъ на счетъ другой дороги,—по крайней мѣрѣ Забайкальская жел. дорога до сего времени не считала себя въ правѣ по претензіямъ своей Матеріальной Службы заявленнымъ по истеченіи годового срока предусмотрѣннаго ст. ст. 135—137 Общ. Уст. Росс. ж. д., относить расходъ на счетъ отвѣтственной по существу претензіи дороги, даже и казенной.

Поэтому было бы желательно, въ связи съ этимъ дѣломъ, разрѣшить принципіальный вопросъ объ отвѣтственности дорогъ по претензіямъ, удовлетворенным съ нарушеніемъ ст. ст. 135—137 Общ. Уст. Росс. жж. дд.

Въ виду вышеизложеннаго Управленіе Забайкальской жел. дороги, отношеніемъ отъ 2 декабря 1913 г. за № 21198/443, возбудило вопросъ о пересмотрѣ настоящей претензіи Общимъ Съѣздомъ, о чемъ послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 21 января 1914 г. за № 35/471.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представители дорогъ: Забайкальской, Н. Е. Черепановъ, Китайской-Восточной, А. С. Могучій, и Сибирской. М. И. Богданіокъ, просили Общій Съѣздъ разсмотрѣть ихъ спорное дѣло порядкомъ, указаннымъ въ первой части § 17 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), съ цѣлью достиженія на Съѣздѣ соглашенія.

Затѣмъ, по подробномъ разсмотрѣніи дѣла съ относящимися къ нему документами, представители заинтересованныхъ дорогъ были приведены Общимъ Съѣздомъ къ соглашенію, по которому оспариваемая Забайкальской желѣзной дорогой сумма по настоящей претензіи признана подлежащей отнесенію на счетъ названной дороги.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 96. О пересмотрѣ постановленія 38 Спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда по вопросу 5261 его программы о претензіи Рязанско-Уральской ж. д. къ Либаво-Роменской, Юго-Восточнымъ, Риго-Орловской и Полѣсскимъ ж. д. въ суммѣ 275 руб. 02 к., за просрочку въ доставкѣ груза по отправкѣ Нефтяная—Гомель отъ 1902 г. за № 7779.

Правленіе О-ва Рязанско-Уральской желѣзной дороги, отношеніемъ отъ 12 декабря 1913 г. за № 0/39656/Арх., сообщило о нижеслѣдующемъ:

По вѣдомости Гос. Банка за VII—909 г. Либаво-Роменская жел. дорога удержала съ Рязанско-Уральской ж. д. сумму 275 руб. 02 к. за просрочку груза по накл.: „Нефтяная—Гомель“ № 7779 отъ 15/XII—902 г.

Удержаніе указанной суммы было опротестовано на Претензіонномъ Съѣздѣ, въ виду того, что задержка груза въ предѣлахъ Ряз.-Урал. ж. дор. съ 22/XII—02 по 16/I—03 была вызвана неимѣніемъ порожней цистерны для перекачки нефти. Удостовѣреніе Управляющаго дорогой о задержкѣ груза за указанное время было послано своевременно дорогѣ отвѣтчицѣ—Полѣсскимъ для защиты дѣла въ Судѣ.

38 Прет. Съѣздъ (вопр. 5261), на разсмотрѣніе котораго поступило настоящее дѣло, постановилъ въ требованіи Рязанско-Уральской ж. д. отказать.

Постановленіе Съѣзда Ряз.-Уральская ж. дорога находитъ неправильнымъ, т. к. изъ мотивированнаго рѣшенія Виленскаго Мирового Съѣзда усматривается, что Повѣреннымъ дороги-отвѣтчицы не было представлено въ Судъ удостовѣреніе Ряз.-Урал. жел. дор. о задержкѣ груза за время съ 22/XII по 16/I, вслѣдствіе чего и состоялось неправильное присужденіе суммы 275 руб. 02 к.

Въ виду изложеннаго Правленіе О-ва Рязанско-Уральской жел. дор. возбудило вопросъ о разсмотрѣніи настоящаго дѣла Общимъ Съѣздомъ, о чемъ и послѣдовалъ циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 21 января с. г. за № 36/472.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по взаимному желанію представителей заинтересованныхъ дорогъ, для третейскаго разбора дѣла, примѣнительно къ §§ 17 и 18 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), избраны были представители дорогъ на Съѣздѣ: Московско-Казанской—Г. Г. Кобылинскій; Екатерининской—Д. Д. Кононенко и Юго-Восточныхъ—В. П. Скачко.

О томъ, что представители заинтересованныхъ дорогъ согласились подчиниться рѣшенію избранныхъ ими посредниковъ, а эти послѣдніе согласились на принятіе посредничества, составленъ особый протоколъ за собственноручною подписью представителей спорящихъ сторонъ и ихъ посредниковъ.

Учрежденный такимъ образомъ Третейскій Судъ, по разсмотрѣніи документовъ и обстоятельствъ дѣла, постановилъ спорные 275 руб. 02 коп. распредѣлить поровну между Рязанско-Уральской и Полѣсскими жел. дорогами.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 97. О включеніи Тифлисскаго Автомобильнаго О-ва въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе по перевозкѣ пассажировъ и багажа отъ Тифлиса до Владикавказа по Военно-Грузинской дорогѣ.

Директоръ Тифлисскаго Автомобильнаго общества обратился въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ нижеслѣдующимъ заявленіемъ, отъ 26-го Января 1913 г.:

Съ 1912 года Министерство Путей Сообщенія пустило въ обращеніе билеты на круговыя поѣздки по примѣру заграничныхъ дорогъ, при чемъ въ отношеніи сообщенія по Военно-Грузинской дорогѣ между Владикавказомъ и Тифлисомъ не приняло на себя никакихъ обязательствъ по перевозкѣ пассажировъ и ихъ багажа, что, несомнѣнно, въ извѣстной мѣрѣ отразилось на успѣхѣ этого облегченнаго вида путешествій; неизвѣстность того, что ожидаетъ путешественника во Владикавказѣ, во что ему обойдется переѣздъ изъ Тифлиса во Владикавказъ или обратно, количество потребнаго для сего времени и пр. могло заставить многихъ туристовъ отказаться отъ путешествія по Кавказу по маршруту Владикавказъ—Тифлисъ и обратно.

Между тѣмъ, вотъ уже два года, какъ Тифлисское Автомобильное общество, имѣя въ своемъ распоряженіи 30 автомобилей одинадцати мѣстныхъ, поддерживаетъ срочное сообщеніе между указанными выше пунктами и установило за собою репутацію серьезнаго перевозочнаго предпріятія, а посему Директоръ его проситъ разрѣшить названному обществу войти съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ соглашеніе о прямомъ сообщеніи по перевозкѣ пассажировъ и ихъ багажа, и сообщить также слѣдуетъ-ли для этой цѣли командировать представителя въ Петербургъ или возможно вести переговоры съ Управленіемъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время Общество имѣетъ свои конторы въ Владикавказѣ и Тифлисѣ и взимаетъ за билетъ по 20 руб. за одинъ конецъ, багажъ 2 рубля за пудъ.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровождая при отношеніи отъ 19-го февраля 1913 года за № 4270, на имя Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, копію вышеприведеннаго заявленія, внесъ возбужденный въ немъ вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

Объ изложенномъ было сообщено дорогамъ циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами отъ 11 марта 1913 г. за № 282/957.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи настоящаго Общаго Съѣзда представитель Кавказско-Туркестанскаго района казенныхъ жел. дорогъ, П. І. Добросельскій, сообщилъ, что Тифлисское Автомобильное Общество обратилось въ Управленіе Закавказскихъ жел. дорогъ съ отношеніемъ отъ 27 ноября 1913 г., въ коемъ просило о включеніи его въ прямое сообщеніе на общихъ основаніяхъ, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, что дѣленія на классы не будутъ дѣлаться и плата за протяженіе Владикавказъ—Тифлисъ по Военно-Грузинской дорогѣ будетъ взиматься одинаковая въ размѣрѣ 20 руб. съ пассажира и съ уплатой за провозъ багажа свыше льготнаго пуда по 50 к. за каждые 10 фунтовъ. Но общество не принимаетъ на себя обязанности установить пріемъ и сдачу багажа по передаточнымъ вѣдомостямъ, т. е. забота о багажѣ въ пунктахъ передачи во Владикавказѣ и Тифлисѣ должна лежать на самихъ пассажирахъ.

За продажу билетовъ на станціи Тифлисъ, какъ станціи отправленія Общество согласно отчислять Закавказскимъ жел. дорогамъ по $2^1/_2$% стоимости автомобильной платы за проѣздъ по Военно-Грузинской дорогѣ.

Въ виду сего Управленіе Закавказскихъ жел. дорогъ полагало бы возможнымъ включить названное Автомобильное Общество въ кружные маршруты на томъ же основаніи, какъ включены въ эти маршруты Пароходныя Общества (§§ 3 и 20 Правилъ проѣзда по кружнымъ билетамъ, Сб. Тар. № 2226) и установить новые маршруты отъ и до Тифлиса, Боржома, Поти, Баку, Бакуріани, Карса, Джульфы, Эривани, во всѣхъ тѣхъ направленіяхъ, гдѣ установленъ транзитный путь, (Военно-Грузинская дорога).

Со своей стороны, П. І. Добросельскій находитъ предложеніе Тифлисскаго Автомобильнаго Общества недостаточно обоснованнымъ, такъ какъ устанавливать продажу билетовъ прямого сообщенія, безъ возможности сдать багажъ тѣмъ же прямымъ сообщеніемъ, представляется неудобнымъ. Кромѣ того взиманіе однообразной платы съ пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ можетъ явиться обременительнымъ для пассажировъ низшихъ классовъ, что повлечетъ, конечно, сокращеніе круговыхъ поѣздокъ, тѣмъ болѣе, что проѣздъ въ автомобиляхъ названнаго Общества сопряженъ съ извѣстною потерею времени для пассажировъ, ибо Общество, соблюдая свои интересы, будетъ дожидаться полнаго комплекта пассажировъ для заполненія всѣхъ мѣстъ въ автомобилѣ, а такового количества, съ даннымъ поѣздомъ, можетъ и не прибыть. По изложеннымъ соображеніямъ, П. І. Добросельскій высказался противъ включенія Тифлисскаго Автомобильнаго Общества въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги Г. Г. Кобылинскій со своей стороны указалъ, что представляемая имъ дорога высказывается противъ включенія возбудившаго ходатайство Общества въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе, по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) установленіе однообразной провозной платы за проѣздъ по Военно-Грузинской дорогѣ въ размѣрѣ 20 руб. явится обременительнымъ для пассажировъ III класса, уплачивающихъ провозную плату за круговой билетъ отъ Москвы черезъ Ростовъ, Владикавказъ, Тифлисъ, Батумъ, Севастополь, Москва въ размѣрѣ 31 руб., и во 2) уплата денегъ при покупкѣ билета на проѣздъ по Военно-Грузинской дорогѣ, можетъ вызвать со стороны пассажировъ жалобы и нареканія или на недостатокъ мѣстъ при наплывѣ пассажировъ, или же на потерю времени въ ожиданіи пассажировъ для замѣщенія мѣстъ въ автомобилѣ, въ случаѣ прибытія съ поѣздомъ недостаточнаго числа пассажировъ. Въ силу изложеннаго, Г. Г. Кобылинскій высказался за отклоненіе ходатайства Тифлисскаго Автомобильнаго Общества.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣній выяснилось, что представители дорогъ находили возможнымъ удовлетворить просьбу Тифлисскаго Автомобильнаго Общества лишь въ томъ случаѣ если бы одна изъ примыкающихъ дорогъ Владикавказская или Закавказская изъявили согласіе войти съ названнымъ Обществомъ въ особое соглашеніе и принять на себя всю отвѣтственность по этимъ перевозкамъ; въ виду же того, что такового согласія со стороны указанныхъ дорогъ не послѣдовало **Общій Съѣздъ**, раздѣляя высказанныя П. І. Добросельскимъ и Г. Г. Кобылинскимъ соображенія, единогласно призналъ невозможнымъ для жел. дорогъ входить съ автомобильными обществами въ соглашеніе о прямомъ сообщеніи и, находя, что для оповѣщенія пассажировъ о возможности совершенія путешествія по Кавказу по маршруту Владикавказъ-Тифлисъ и обратно, въ автомобиляхъ, принадлежитъ Тифлисскому Автомобильному Обществу достаточно объявленій, вывѣшиваемыхъ въ Тифлисѣ и Владикавказѣ,—**положилъ** ходатайство названнаго Общества отклонить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 98.—О взысканіи недоборовъ по грузамъ, перевозимымъ съ пассажирскими поѣздами, съ агентовъ станціи отправленія.

Настоящій вопросъ внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда предложеніемъ Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 21 марта 1913 года, за № 6821.

При этомъ названный Отдѣлъ Управленія жел. дор. сообщилъ, между прочимъ, нижеслѣдующее:

„Съ изданіемъ правилъ о неизмѣненіи станціями назначенія исчисленной на станціи отправленія платы за провозъ грузовъ большой и малой скорости, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, если отправитель уплатилъ впередъ причитающуюся провозную плату (постановленіе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отъ 19 апрѣля 1906 года, за № 3343), постоянно возникаютъ недоразумѣнія со взысканіемъ недоборовъ, допущенныхъ по такого рода перевозкамъ.

„Такъ какъ, засимъ, циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 5 февраля 1907 года, за № 367, возлагаетъ, въ отношеніи казенныхъ жел. дорогъ, отвѣтственность за недоборъ въ этихъ случаяхъ на станцію отправленія, то возникаетъ вопросъ о томъ, нужно ли понимать правила о неизмѣненіи разсчетовъ въ томъ смыслѣ, что взысканіе недоборовъ вовсе не можетъ быть обращено на отправителя или получателя, т. е.,— что какъ отправитель, такъ и получатель не отвѣтственны за недоборъ, и таковой исключительно долженъ быть взысканъ съ виновнаго агента станціи отправленія.

„Существующей на нѣкоторыхъ дорогахъ практикой этотъ вопросъ разрѣшается въ послѣднемъ смыслѣ, но, по мнѣнію Эксплоатаціоннаго Отдѣла, такой порядокъ едва ли можно признать правильнымъ, въ виду прямого указанія въ законѣ (ст. 73 Общаго Устава), что недоборы взыскиваются прежде всего съ отправителя и получателя".

По изложеннымъ соображеніямъ Эксплоатаціонный Отдѣлъ внесъ въ Общій Съѣздъ вопросъ о взысканіи съ агентовъ станціи отправленія недоборовъ по грузамъ, для которыхъ установлена неизмѣняемость разсчета станціи отправленія.

Справка. I) Неизмѣняемость исчисленной станціею отправленія провозной платы установлена:

а) по грузамъ, предъявляемымъ къ перевозкѣ съ пассажирскими поѣздами;

б) по грузамъ, предъявляемымъ къ перевозкѣ большою скоростью; и

в) по грузамъ малой скорости, принимаемымъ къ перевозкѣ безъ обожданія въ складѣ, если отправитель уплатитъ впередъ всю исчисленную станціей отправленія по перевозкѣ провозную плату и опредѣляемые окончательно на станціи отправленія дополнительные сборы.

II) Циркуляромъ Управленія жел. дорогъ, отъ 5 февраля 1907 года № 3667/19, предложено дорогамъ обратить вниманіе подлежащихъ станціонныхъ агентовъ на необходимость составленія,—при отправленіи грузовъ, упоминаемыхъ въ п.п. а, б и в правилъ о неизмѣняемости разсчета станціи отправленія,—вполнѣ правильнаго разсчета причитающихся дорогамъ платежей, и что обнаруживаемые впослѣдствіи по подобнымъ отправкамъ недоборы будутъ относимы Службами и Контролями Сборовъ не на станціи назначенія, а на станціи отправленія.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При послѣдовавшемъ засимъ разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Общаго Съѣзда со стороны представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ было указано, что, по силѣ ст. 73 Общаго Устава, желѣзной дорогѣ предоставлено право взыскивать обнаруженный недоборъ провозныхъ и иныхъ платежей съ получателя или отправителя. При такихъ условіяхъ и имѣя въ виду, вмѣстѣ съ тѣмъ, что Правила о неизмѣняемости разсчета ст. отправленія никоимъ образомъ не могутъ отмѣнить или умалить указанное выше положеніе закона,—представляется, казалось бы, очевиднымъ, что недоборы по отправкамъ грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, прежде всего должны быть взыскиваемы съ отправителя, въ предѣлахъ, разумѣется, установленнаго годового срока.

Указанная точка зрѣнія единогласно была высказана всѣми представителями казенныхъ и частныхъ дорогъ на Съѣздѣ.

Засимъ, при дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, въ засѣданіи было указано, что, въ соотвѣтствіи съ приведеннымъ выше и единогласно принятымъ принципомъ, начеты по такимъ недоборамъ могутъ быть обращаемы исключительно на агентовъ станцій отправленія, причемъ попутно на Съѣздѣ было высказано пожеланіе о посылкѣ сихъ начетовъ съ такимъ разсчетомъ, чтобы подлежащими станціонными агентами они были получены еще до истеченія упомянутаго выше годового срока, для возможности истребованія недоплатъ съ отправителя, согласно ст. 73 Общаго Устава.

Постановленіе Съѣзда.

На основаніи изложеннаго, **Общій Съѣздъ положилъ:**

1) признать, что недоборы по отправкамъ грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами, могутъ и должны, по точному смыслу ст. 73 Общаго Устава, прежде всего взыскиваться съ отправителя; и

2) вопросъ о выработкѣ порядка, при которомъ увѣдомленіе дороги назначенія о замѣченномъ недоборѣ по перевозкамъ сказанныхъ грузовъ и послѣдующая посылка подлежащей Службой или Контролемъ Сборовъ начетовъ на станцію отправленія могли бы производиться по возможности заблаговременно до истеченія годового срока со времени состоявшейся отправки, по которой обнаруженъ впослѣдствіи недоборъ, для истребованія такового станціонными агентами отъ отправителя—передать на разсмотрѣніе Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 99. О выборѣ замѣстителя Члена Главнаго Комитета по дѣламъ о вознагражденіи пострадавшихъ, вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, желѣзнодорожныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ вмѣсто скончавшагося В. И. Леонтьева.

Предложеніемъ отъ 23 декабря 1913 года за № 34702/12266, Управленіе жел. дор. просило внести на разсмотрѣніе очередного Общаго Съѣзда вопросъ о выборѣ замѣстителя Члена Главнаго Комитета по дѣламъ о вознагражденіи пострадавшихъ, вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, желѣзнодорожныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ,— вмѣсто скончавшагося В. И. Леонтьева, избраннаго на вышеозначенную должность CXXIV Общимъ Съѣздомъ въ засѣданіи 10 ноября 1912 года.

О вышеизложенномъ предложеніи Управленія жел. дор. послѣдовало, по дорогамъ сѣти, циркулярное оповѣщеніе Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 7 января 1914 года, за № 2/66.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ частными желѣзными дорогами единогласно былъ избранъ въ Замѣстители Члена Главнаго Комитета по дѣламъ о вознагражденіи пострадавшихъ, вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ, желѣзнодорожныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ Директоръ Правленія О-ва Рязанско-Уральской жел. дор., *В. А. Розановъ*,— о чемъ **Общій Съѣздъ** и **положилъ** представить Управленію жел. дор.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 100. Объ оказаніи матеріальной поддержки ИМПЕРАТОРСКОМУ Русскому Техническому Обществу на изданіе трудовъ 11-го Всероссійскаго Съѣзда дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію.

ИМПЕРАТОРСКИМЪ Русскимъ Техническимъ Обществомъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1913 года былъ созванъ II Всероссійскій Съѣздъ дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію. Съѣздъ этотъ привлекъ свыше 800 спеціалистовъ, при чемъ было заслушано и обсуждено болѣе ста докладовъ, затрагивающихъ много существенныхъ вопросовъ различныхъ отраслей промышленности. Несомнѣнно труды Съѣзда являются крупнымъ вкладомъ въ научно-техническую литературу и опубликованіе ихъ должно признать весьма желательнымъ въ интересахъ промышленности. Озабачиваясь опубликованіемъ названныхъ трудовъ, но не имѣя достаточно средствъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Русское Техническое Общество рѣшило въ числѣ другихъ общественныхъ и правительственныхъ учрежденій просить Общій Съѣздъ представителей Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ объ оказаніи матеріальной поддержки этому изданію.

На подобную же просьбу, обращенную въ Министерство Торговли и Промышленности, ИМПЕРАТОРСКИМЪ Русскимъ Техническимъ Обществомъ полученъ отвѣтъ нижеслѣдующаго содержанія:

„На ходатайство ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества, отъ 11 іюня 1913 года, за № 1399, Г. Министръ Торговли и Промышленности, по докладу Горнаго Департамента, 9 іюля 1913 года изволилъ приказать Департаменту сообщить ИМПЕРАТОРСКОМУ Русскому Техническому Обществу, что Министерство Торговли и Промышленности, не отрицая возможности указаннаго въ ходатайствѣ значенія сдѣланныхъ на II Всероссійскомъ Съѣздѣ дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію докладовъ для отечественной промышленности, въ то же время находитъ, что въ освѣщеніи затронутыхъ вопросовъ заинтересованы главнѣшимъ образомъ представители самой промышленности, которые въ данномъ случаѣ и могли бы предоставить надлежащія средства для печатанія вышеуказанныхъ трудовъ въ лицѣ своихъ Общественныхъ организацій: Совѣта Съѣзда представителей промышленности и торговли, Совѣтовъ Съѣздовъ горнопромышленниковъ различныхъ районовъ и т. п.

Равнымъ образомъ Министерство Торговли и Промышленности,

съ своей стороны, согласно назначить Обществу нѣкоторую денежную субсидію на изданіе трудовъ II-го Всероссійскаго Съѣзда дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію, не свыше 2000 р., если Общественныя Организаціи примутъ на себя главный расходъ по ихъ изданію".

Въ виду изложеннаго ИМПЕРАТОРСКОЕ Русское Техническое Общество, отношеніемъ отъ 5 декабря 1913 года за № 199, просило внести вопросъ объ оказаніи ему вышесказанной субсидіи на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. д. О. С. отъ 18 декабря 1913 года, №1083/3999).

Настоящій вопросъ былъ внесенъ предварительно на разсмотрѣніе CXXXIV Общаго Съѣзда въ засѣданіи какового, состоявшемся 5 февраля с. г., представитель ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества профессоръ Л. И. Лутугинъ, разъяснилъ, что труды II-го Всероссійскаго Съѣзда дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію будутъ заключать въ себѣ около 120 печатныхъ листовъ съ большимъ количествомъ чертежей и рисунковъ. Изданіе этихъ трудовъ обойдется въ 8.500 рублей. Такъ какъ Съѣздъ, за исключеніемъ секціи сельскохозяйственнаго машиностроенія, не располагалъ никакими средствами, кромѣ членскихъ взносовъ, то для осуществленія изданія своихъ трудовъ онъ вынужденъ былъ обратиться за помощью къ правительственнымъ учрежденіямъ и къ промышленнымъ организаціямъ. До настоящаго времени Съѣзду на изданіе его трудовъ ассигнованы слѣдующія суммы:

Отъ Морского Министерства	1000	руб.
Отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, при условіи представленія безплатно 150 экземпляровъ	1000	„
Отъ Министерства Торговли и Промышленности условно, въ зависимости отъ пособій промышленныхъ организацій	2000	„
Отъ Бакинскаго Общества по надзору за паровыми котлами	200	„

Такимъ образомъ, при условіи выдачи пособія отъ Министерства Торговли и Промышленности, Съѣздъ располагаетъ суммою въ 4.200 рублей, а слѣдовательно до полной оплаты стоимости изданія не хватаетъ 4000 рублей.

Обращаясь къ Общему Съѣзду съ ходатайствомъ о субсидіи

ИМПЕРАТОРСКОЕ Русское Техническое Общество полагало, что Министерство Торговли и Промышленности, указывая въ отвѣтѣ своемъ на подобное же обращенное къ нему ходатайство, на заинтересованность въ данномъ дѣлѣ, главнѣшимъ образомъ представителей промышленности, подразумѣвало въ томъ числѣ и желѣзныя дороги, каковыя, въ сущности, являются дѣйствительно одною изъ отраслей промышленности.

По заслушаніи настоящаго разъясненія и обмѣнѣ мнѣніями, CXXXIV Общій Съѣздъ призналъ, что помимо участія въ обѣщанной уже Управленіемъ жел. дорогъ ИМПЕРАТОРСКОМУ Русскому Техническому Обществу субсидіи въ 1000 рублей, въ коей принимаютъ участіе какъ казенныя, такъ и частныя жел. дороги, казалось бы, тѣмъ не менѣе, возможнымъ пойти навстрѣчу желанію ИМПЕРАТОРСКАГО Русскаго Техническаго Общества, путемъ подписки частныхъ дорогъ на опредѣленное количество экземпляровъ. Въ виду же невозможности опрелить въ настоящее время потребное для дорогъ количество экземпляровъ названныхъ трудовъ, Общій Съѣздъ положилъ отложить этотъ вопросъ до CXXXV Общаго Съѣзда, созываемаго на февраль сего года.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи настоящаго Общаго Съѣзда, 14 марта с. г., представителями частныхъ жел. дорогъ было заявлено, что, какъ выяснилось въ настоящее время, для нуждъ частныхъ жел. дорогъ можетъ потребоваться 100 экземпляровъ трудовъ „Съѣзда дѣятелей по горному дѣлу, металлургіи и машиностроенію“, въ виду чего **Общій Съѣздъ** и **положилъ** оказать ИМПЕРАТОРСКОМУ Русскому Техническому Обществу просимую имъ поддержку путемъ подписки со стороны частныхъ жел. дорогъ на 100 экземпляровъ названныхъ трудовъ, по продажной цѣнѣ изданія.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 161: О пересмотрѣ постановленія 39 Претензіоннаго Съѣзда по п. 2 вопроса 1-го его программы — о правѣ Лодзинской ж. д. уклониться отъ разбора дѣлъ пассажирской скорости съ Юго-Западными жел. дорогами.

По открытіи 39 спеціальнаго по разбору претензій Съѣзда, Предсѣдатель доложилъ Съѣзду нижеслѣдующее отношеніе Совѣта Управленія Лодзинской Фабричной жел. дороги отъ 3 сентября 1912 года, за № 24534, къ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда.

„Въ программу 39 Претензіоннаго Съѣзда Юго-Западныя жел. дороги внесли 103 дѣла, обращенныя къ Лодзинской ж. д. и касающіяся перевозки грузовъ пассажирской скорости (вопросы 2692 по 2695, 2704, 2843 по 2916, 2918 по 2922, 2973 и 3005). На 35 Претензіонномъ Съѣздѣ представитель Юго-Западныхъ ж. д. сдѣлалъ заявленіе о невозможности разсматривать дѣла, касающіяся перевозки грузовъ пассажирской скорости на Претензіонныхъ Съѣздахъ, а лишь судебнымъ порядкомъ. Лодзинская ж. д. приняла это заявленіе къ свѣдѣнію. Въ настоящее же время Совѣтъ Управленія Лодзинской Фабричной желѣзной дороги имѣетъ честь заявить, что, на основаніи 135 ст. Общаго Устава и 1 и 6 §§ Правилъ о порядкѣ разбора дѣлъ на Претензіонныхъ Съѣздахъ, не находитъ съ своей стороны возможнымъ разсматривать на Претензіонномъ Съѣздѣ дѣлъ, внесенныхъ Юго-Западными ж. д. по вышеупомянутымъ вопросамъ, и проситъ дѣла эти по отношенію къ Лодзинской Фабричной ж. д. снять съ программы Съѣзда“.

Обсужденіе этого отношенія, въ виду отсутствія на Съѣздѣ представителя Лодзинской дороги было отложено до явки послѣдняго. Такъ какъ однако означенный представитель до 4 октября на Съѣздъ не явился, то представитель Юго-Западныхъ жел. дорогъ Г. П. Юцевичъ просилъ Съѣздъ заслушать его объясненія и обсудить правильность отказа Лодзинской жел. дороги отъ разсмотрѣнія на Съѣздѣ спорныхъ дѣлъ, указанныхъ въ вышеозначенномъ отношеніи. По воспослѣдовавшемъ согласіи на это 39-го Съѣзда представитель Юго-Западныхъ ж. д. доложилъ, что по спорнымъ дѣламъ о недоставленіи въ срокъ грузовъ пассажирской скорости Лодзинская дорога привлечена въ числѣ прочихъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ сихъ грузовъ, какъ дорога назначенія, имѣющая въ своемъ распоряженіи накладныя и дорожныя вѣдомости, необходимыя для выясненія вре-

мени прибытія грузовъ, размѣра просрочки на каждой изъ дорогъ слѣдованія, а равно имѣющая въ своемъ распоряженіи вырученныя отъ продажи сихъ грузовъ суммы, которыя ею дорогамъ не возмѣщены. Поэтому было бы болѣе чѣмъ несправедливо дозволить Лодзинской дорогѣ уклониться отъ предоставленія Съѣзду документовъ, могущихъ выяснить степень отвѣтственности дорогъ отправленія и слѣдованія за допущенную ими просрочку, и удержать въ своемъ распоряженіи вырученныя отъ продажи грузовъ деньги, подлежащія возмѣщенію тѣмъ дорогамъ, кои окажутся отвѣтственными за просрочку въ доставкѣ.

По заслушаніи объясненія представителя Юго-Западныхъ ж. д., 39 Претензіонный Съѣздъ большинствомъ голосовъ постановилъ: оставляя открытымъ вопросъ о денежной отвѣтственности Лодзинской ж. д. за просрочку грузовъ, если бы таковая оказалась допущенной въ предѣлахъ этой дороги, признать, что Лодзинская дорога въ качествѣ дороги назначенія, имѣющей въ своемъ распоряженіи грузовые документы и выручку отъ продажи грузовъ, не имѣетъ права уклониться отъ доставленія документовъ и отъ участія въ разсмотрѣніи спорныхъ дѣлъ о несрочной доставкѣ грузовъ пассажирской скорости и что эти дѣла, значащіяся по программѣ 39-го Съѣзда подъ №№ 2692 по 2695, 2704, съ 2843 по 2916, съ 2918 по 2922, 2973 и 3005, должны быть разрѣшены на настоящемъ Съѣздѣ. При этомъ Съѣздъ постановилъ просить Канцелярію сообщить настоящее его рѣшеніе Совѣту Управленія Лодзинской дороги.

На означенное сообщеніе, съ препровожденіемъ протокола 39-го Претензіоннаго Съѣзда по сему вопросу, Совѣтъ Управленія Лодзинской Фабричной жел. дороги, отношеніемъ отъ 11/24—1, 1913 г., за № 24534, заявилъ, что отзывъ Совѣта № 24534 отъ 3/IX—12 г. основанъ на точномъ смыслѣ § 1 Соглашенія о порядкѣ разбора претензій, въ силу котораго въ Спеціальныхъ по разбору претензій Съѣздахъ разсматриваются только тѣ дѣла „въ которыхъ желѣзныя дороги желаютъ разобраться между собою непосредственно, помимо общеустановленнаго судебнаго порядка“.

Изъ содержанія приведеннаго § Соглашенія ясно, что Спеціальные Претензіонные Съѣзды могутъ лишь съ согласія заинтересованныхъ желѣзныхъ дорогъ разбирать спорныя дѣла, но некомпетентны обсуждать волю въ этомъ отношеніи той или другой дороги, а тѣмъ болѣе выносить постановленія о томъ, что тѣ или другія дѣла „должны быть разрѣшены“ на Съѣздѣ и заставлять ту либо другую дорогу, по какимъ бы то ни было причинамъ, принимать участіе въ разрѣшеніи этихъ дѣлъ.

Считая, наконецъ, нужнымъ отмѣтить разнообразіе рѣшеній Претензіоннаго Съѣзда въ одномъ и томъ же протоколѣ по одному и тому же вопросу, но лишь по отношенію къ двумъ различнымъ дорогамъ, Совѣтъ Управленія сообщилъ, что онъ остается при своемъ мнѣніи, изложенномъ въ отзывѣ отъ 3 сентября 1912 года, за № 24534/П.

Въ виду вышеизложеннаго, настоящій вопросъ былъ внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Юго-Западныхъ жел. дорогъ, Г. П. Юцевичъ, просилъ утвердить вышеприведенное постановленіе 39 Претензіоннаго Съѣзда, обязывающее Лодзинскую жел. дорогу не уклоняться отъ разсмотрѣнія дѣлъ—о перевозкѣ фруктовъ пассажирскою скоростью—съ Юго-Западными желѣзными дорогами на Претензіонныхъ Съѣздахъ.

При этомъ Г. П. Юцевичъ пояснилъ, что Лодзинская жел. дорога необходима при разсмотрѣніи указанныхъ дѣлъ, главнымъ образомъ, какъ дорога назначенія, располагающая всѣми надлежащими матеріалами для производства разсчетовъ по спорнымъ отправкамъ между дорогами, принимавшими участіе въ перевозкѣ этихъ отправокъ, и имѣющая кромѣ того въ ея распоряженіи перевыручку отъ продажи грузовъ на станціи назначенія. Сами Юго-Западныя жел. дороги лишены въ настоящее время возможности составить необходимые разсчеты по перевозкѣ указанныхъ грузовъ, такъ какъ, уплативъ по судебному рѣшенію деньги, онѣ препроводили всѣ имѣвшіеся въ ихъ распоряженіи документы Лодзинской жел. дорогѣ, какъ дорогѣ назначенія, и кромѣ того согласно § 194а Соглашенія о прямомъ сообщеніи производство разсчетовъ съ дорогами слѣдованія предоставлено лишь дорогѣ назначенія, а посему если-бы Юго-Западныя дороги и могли составить разсчетъ самостоятельно, то таковой былъ бы опротестованъ другими перевозившими спорные грузы дорогами—Привислинскими и Варшаво-Вѣнскою.

При указанномъ же условіи для Юго-Западныхъ жел. дорогъ создается такое положеніе, при которомъ по всѣмъ отнесеннымъ на эти дороги суммамъ по означеннымъ выше дѣламъ, вытекающимъ изъ перевозки фруктовъ пассажирской скоростью, онѣ лишены возможности опредѣлить—насколько отвѣтственными въ спорныхъ суммахъ являются прочія перевозившія эти грузы дороги, и установить это обстоятельство можетъ лишь Лодзинская жел. дорога, имѣющая въ своемъ распоряженіи накладныя и дорожныя вѣдомости, необходимыя

для выясненія времени прибытія груза и размѣра просрочки на каждой изъ дорогъ слѣдованія.

Между тѣмъ Лодзинская жел. дорога, вопреки указаннаго уже § 194*а* Соглашенія о прямомъ сообщеніи—надлежащаго разсчета, примѣнительно къ приложенію № 43 къ § 194а, не составила и, уклоняясь теперь отъ разбора дѣлъ на Претензіонномъ Съѣздѣ, возлагаетъ, какъ бы на Юго-Западныя жел. дороги необходимость принять на ихъ счетъ всѣ уплаченныя по спорнымъ отправкамъ суммы.

Представитель Лодзинской жел. дороги, Я. І. Сукеницкій, возражая Г. П. Юцевичу, указалъ, что представляемая имъ дорога, основываясь на § 1 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, отказалась отъ разсмотрѣнія дѣлъ по перевозкѣ фруктовъ пассажирскою скоростью съ Юго-Западными желѣзными дорогами на Претензіонномъ Съѣздѣ о чемъ своевременно и увѣдомила названный Съѣздъ, черезъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда. Оставаясь нынѣ при своемъ первоначальномъ заключеніи по сему предмету, Лодзинская жел. дорога полагаетъ, что она только вполнѣ законно осуществляетъ предоставленное ей Соглашеніемъ право, такъ какъ разсмотрѣніе дѣлъ на Претензіонныхъ Съѣздахъ можетъ послѣдовать лишь при обоюдномъ добровольномъ согласіи на то со стороны заинтересованныхъ дорогъ.

Обращаясь, затѣмъ, къ заявленію Г. П. Юцевича по тому поводу, что Лодзинскою жел. дорогою не былъ соблюденъ § 194а Соглашенія о прямомъ сообщеніи, Я. І. Сукеницкій отмѣтилъ, что разсчеты по спорнымъ отправкамъ Лодзинскою жел. дорогой составлялись и были препровождены Юго-Западнымъ жел. дорогамъ.

Если названныя дороги почему либо съ этими разсчетами не соглашались, то для выясненія дѣла имъ надлежало-бы войти съ Лодзинскою жел. дорогою въ сношеніе, путемъ переписки, и въ такомъ случаѣ Лодзинская жел. дорога никогда не отказалась бы, какъ она не отказывается въ настоящее время, подкрѣпить составленный ею разсчетъ надлежащими документами, при томъ конечно условіи, если таковые у нея имѣлись или имѣются въ настоящее время.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, Общій Съѣздъ единогласно призналъ, что формально Лодзинская желѣзная дорога не можетъ быть привлечена къ разсмотрѣнію дѣлъ на Претензіонномъ Съѣздѣ, разъ ею было заявлено желаніе отъ такового разбора уклониться и соблюдены при этомъ требуемыя Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи условія отказа отъ разсмотрѣнія дѣлъ.

Что же касается сдѣланнаго Юго-Западными желѣзными дорогами на настоящемъ Съѣздѣ заявленія о несоблюденіи Лодзинской желѣзною дорогою § 194а Соглашенія о прямомъ сообщеніи, то по этому поводу Общій Съѣздъ полагалъ, что данное дѣло можетъ быть разрѣшено лишь путемъ внесенія Юго-Западными желѣзными дорогами въ Общій Съѣздъ особаго самостоятельнаго о семъ вопроса.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 103. О принятіи мѣръ къ устраненію задержекъ въ выплатѣ наложенныхъ платежей по отправкамъ международнаго сообщенія, адресованнымъ въ Россію.

При обсужденіи на 13-ой очередной конференціи по дѣламъ Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго желѣзнодорожнаго союза, состоявшейся въ Парижѣ въ октябрѣ мѣс. 1913 г., вопроса 9 программы ея занятій, о выплатѣ станціей отправленія наложеннаго платежа по отправкамъ, адресованнымъ въ Россію, представителями германскихъ жел. дор. было указано, что вслѣдствіе большой продолжительности срока храненія на русскихъ станціяхъ назначенія невостребованныхъ грузовъ съ наложеннымъ платежемъ, выплата послѣдняго нѣмецкими станціями отправленія сильно задерживается, что вызываетъ какъ затрудненія въ кассовыхъ счетахъ названныхъ станцій, такъ и убытки отправителей.

Въ цѣляхъ возможнаго облегченія, въ указанныхъ случаяхъ, станцій отправленія и огражденія интересовъ отправителей, представители германскихъ жел. дорогъ предложили, не вводя отдѣльнаго правила, измѣнить абзацъ (15) § 14 Р.-Г. и Р.-Н. Общей Служебной Инструкціи въ томъ смыслѣ, чтобы упрощенный порядокъ выплаты наложенныхъ платежей относился къ суммамъ до 30 марокъ вмѣсто нынѣ установленнаго предѣла въ 5 марокъ.

Представители русскихъ желѣзныхъ дорогъ на вышеназванной конференціи выразили желаніе, предварительно сообщенія окончательнаго рѣшенія по сему вопросу, обсудить таковой на Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по конвенціоннымъ вопросамъ.

Справка I.

Въ нынѣ дѣйствующей Русско-Германской и Русско-Нидерландской Общей Служебной Инструкціи названный абзацъ (15) имѣетъ слѣдующую редакцію: „Наложенные платежи до 5 марокъ могутъ быть выплачиваемы даже въ томъ случаѣ, если на станціи отправленія не получено никакого увѣдомленія объ отказѣ получателя отъ пріема груза или о другихъ препятствіяхъ къ выдачѣ его, и если при этомъ станція назначенія не отвѣтитъ въ теченіе трехъ недѣль на письменный запросъ станціи отправленія, повторенный ей по истеченіи шестинедѣльнаго срока, для разстояній же на русской сѣти въ 500 верстъ и менѣе—по истеченіи четырехнедѣльнаго срока“.

Независимо отъ сего, вопросъ о необходимости принятія мѣръ къ устраненію задержекъ въ выплатѣ наложенныхъ платежей возникъ и на XXXVIII очередной конференціи по дѣламъ Русско-Австро-Вен-

герскаго желѣзнодорожнаго Союза, при обсужденіи аналогичнаго вопроса—о жалобахъ на задержки въ разсмотрѣніи русскими жел. дорогами претензій о наложенныхъ платежахъ (вопр. 4).

При этомъ представитель Австрійскихъ казенныхъ жел. дорогъ, указавъ, что участившіеся случаи несвоевременнаго поступленія для выплаты отправителямъ наложенныхъ платежей, внесенныхъ получателями грузовъ на русскихъ станціяхъ назначенія, оказываютъ весьма вредное и парализующее вліяніе на развитіе международной торговли, внесъ предложеніе установить въ прямомъ Русско-Австро-Венгерскомъ сообщеніи правила, содержащіяся въ пунктѣ 3 абз. (2) статьи 6. Отдѣла V Соглашенія къ Положенію объ эксплоатаціи Союза германскихъ жел. дорогъ, введеннаго въ дѣйствіе съ 1 января 1910 г.

Справка 2.

Правила эти имѣютъ слѣдующую редакцію:

„Если какая-либо станція донесетъ своему Управленію, что составленное ею извѣщеніе о наложенномъ платежѣ не вернулось къ ней въ теченіе установленнаго въ данномъ сообщеніи срока, а равно не послѣдовало отвѣта на сдѣланный станціею, согласно п. 6 (5) § 34 Общей Инструкціи по пріему и отправленію грузовъ, запросъ, то о положеніи дѣла запрашивается Управленіе дороги назначенія на бланкѣ установленнаго образца заказнымъ письмомъ. Отвѣтъ долженъ быть данъ также заказнымъ письмомъ. Если отвѣта не будетъ получено въ теченіе 4 недѣль, считая со дня отправленія запроса, то Управленіе дороги отправленія вправѣ произвести уплату наложеннаго платежа за счетъ и страхъ дороги назначенія“.

Вышеозначенный пунктъ 6 (5) § 34 Общей Инструкціи по пріему и отправленію грузовъ, дѣйствующей на дорогахъ, принадлежащихъ къ Союзу германскихъ жел. дорогъ, имѣетъ слѣдующее содержаніе:

„Если въ теченіе срока, установленнаго въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ, на станцію отправленія не поступитъ обратно извѣщенія о наложенномъ платежѣ, то она обязана запросить станцію назначенія,—въ случаѣ отправленія груза съ перекартировкой, черезъ посредство станціи, произведшей таковую, по истеченіи сказаннаго срока и никакъ не позже 4 недѣль, примѣняя для запроса установленный образецъ 10. Если въ теченіе 4 недѣль, слѣдующихъ за днемъ отсылки запроса, не поступитъ отвѣта, то станція отправленія доноситъ о положеніи дѣла своему Управленію.

Находя, однако, что приведенное предложеніе о принятіи правилъ Соглашенія Союза германскихъ дорогъ является для русскихъ жел. дорогъ совершенно непріемлемымъ, Предсѣдатель Совѣта представителей

русскихъ казенныхъ жел. дорогъ, Ф. О. Магазингъ, со своей стороны, предложилъ, для устраненія, по возможности всякихъ неправильностей, чтобы отношенія, а также телеграммы о непоступленіи обратно извѣщеній о наложенныхъ платежахъ были препровождаемы по точному адресу подлежащимъ жел. дорогамъ; если на такіе запросы своевременно не поступитъ отвѣта, то о положеніи дѣла должны увѣдомляться, письменно или по телеграфу, Управленія подлежащихъ казенныхъ или Правленія частныхъ жел. дорогъ.

Въ виду сего представителемъ австрійскихъ жел. дор. было сдѣлано примирительное предложеніе, сводящееся къ тому, чтобы примѣнить въ прямомъ русско-австро-венгерскомъ сообщеніи правило, вошедшее въ IV проектъ Соглашенія дорогъ Австро-Венгерско-Итальянскаго желѣзнодорожнаго союза, которое гласитъ:

„За послѣдствія промедленія выплаты наложенныхъ платежей несетъ отвѣтственность Управленіе той жел. дороги, по винѣ агентовъ коей промедленіе произошло“.

Засимъ представители русскихъ жел. дорогъ выразили желаніе подвергнуть оба предложенія представителя австрійскихъ казенныхъ жел. дорогъ тщательному предварительному обсужденію, съ тѣмъ, чтобы письменно сообщить свое заключеніе по сему вопросу.

Нынѣ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дорогъ, предложеніями отъ 31 декабря пр. г. и 21 января с. г. за №№ 26441 и 1420 увѣдомилъ Завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщеній русскихъ жел. дорогъ, что съ его стороны не встрѣчается возраженія противъ заявленій, сдѣланныхъ по вышеозначеннымъ вопросамъ представителями русскихъ желѣзныхъ дорогъ на 13-ой и XXXVIII очередныхъ союзныхъ конференціяхъ.

Вслѣдствіе сего, Завѣдывающій дѣлами международныхъ сообщеній русскихъ жел. дорогъ просилъ внести настоящій вопросъ на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Съѣзда.

Такимъ образомъ, обсужденію настоящаго Общаго Съѣзда подлежатъ слѣдующіе вопросы:

I) О распространеніи упрощеннаго способа выплаты наложенныхъ платежей, предусмотрѣннаго приведеннымъ выше абзацемъ (15) § 14 Рус.-Герм. и Рус.-Нидерл. Общей Служебной Инструкціи, на наложенные платежи въ суммѣ до 30 марокъ, вмѣсто нынѣ установленнаго предѣла 5 марокъ.

II) О возможности установленія въ Русско-Австро-Венгерскомъ сообщеніи правилъ, содержащихся въ приведенномъ выше пунктѣ 3 абзаца (2) статьи 6 отдѣла V Соглашенія къ Положенію объ эксплоатаціи

Союза германскихъ жел. дорогъ, введеннаго въ дѣйствіе съ 1 января 1910 года.

III) О примѣненіи въ томъ же сообщеніи правила, вошедшаго въ IV проектъ Соглашенія дорогъ Австро-Венгерско-Итальянскаго желѣзнодорожнаго Союза, слѣдующаго содержанія.

„За послѣдствія промедленія выплаты наложенныхъ платежей несетъ отвѣтственность Управленіе той дороги, по винѣ агентовъ коей промедленіе произошло“.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель казенныхъ жел. дорогъ южнаго раіона, Л. И. Изюмовъ, по поводу предложенія германскихъ жел. дорогъ о распространеніи упрощеннаго способа выплаты наложенныхъ платежей, установленнаго въ Русско-Германско-Нидерландскомъ сообщеніи для наложенныхъ платежей до 5 марокъ, отмѣтилъ, что принципіально наложенный платежъ подлежитъ выплатѣ отправителю лишь тогда, когда онъ взысканъ станціей назначенія и станція отправленія получила оплаченное извѣщеніе или же увѣдомлена о поступленіи платежа какимъ либо другимъ установленнымъ правилами способомъ. Такимъ образомъ право станціи отправленія выплачивать наложенный платежъ, не имѣя на то полномочія станціи назначенія и безъ особаго разрѣшенія своего Управленія, является исключеніемъ изъ общаго порядка и распространеніе упомянутаго права на большое число случаевъ едва ли желательно.

Упомянутый исключительный порядокъ, въ сущности, равносиленъ допущенію выплаты за счетъ дороги назначенія даже и невзысканныхъ наложенныхъ платежей въ томъ случаѣ, если станція отправленія не будетъ въ опредѣленный срокъ увѣдомлена о невыкупкѣ груза, т. е. будетъ на лицо небрежность станціи назначенія или даже случайныя пропажи въ пути соотвѣтственной переписки. При этомъ необходимо имѣть въ виду, что хотя абзацъ 15 Р.-Герм. и Р.-Нидерландской Служебной Инструкціи устанавливаетъ упрощенный порядокъ выплаты наложенныхъ платежей до 5 марокъ, какъ обоюдное право договаривающихся сторонъ, тѣмъ не менѣе фактически этой привиллегіей пользуются лишь иностранныя станціи отправленія, что обусловливается самымъ характеромъ товарообмѣна Россіи съ Германіей съ преобладающимъ числомъ наложенныхъ платежей вообще и наложенныхъ платежей на небольшія суммы (при попудныхъ отправкахъ) въ частности по грузамъ, слѣдующимъ въ Россію. Поэтому германскія жел. дороги могутъ безъ риска для себя вводить упомянутый упрощенный порядокъ выплаты наложенныхъ платежей не только для платежей до 30 марокъ, какъ то

предлагается ими нынѣ, но и на значительно болѣе крупныя суммы, такъ какъ этотъ порядокъ развязываетъ руки по выплатѣ наложенныхъ платежей германскими станціями и соотвѣтствуетъ интересамъ германскихъ отправителей. Въ иномъ, однако, положеніи находятся русскія жел. дороги, на которыя ложится вся тяжесть этого порядка, между тѣмъ какъ положительная его сторона для русскихъ жел. дорогъ, при сравнительной малочисленности отправокъ съ наложенными платежами заграницу—не ощутительна.

Отмѣтивъ, засимъ, что международное сообщеніе представляетъ вообще слабую сторону работы русскихъ станцій, Л. И. Изюмовъ указалъ, что, напримѣръ, изъ отправокъ съ франкатурными записями рѣдкая проходитъ благополучно; частыя недоразумѣнія бываютъ и съ извѣщеніемъ о наложенныхъ платежахъ, увѣдомленіемъ о невостребованіи грузовъ и т. п.; формальныя нарушенія, задержка и непосылка отвѣтовъ или документовъ явленіе, къ сожалѣнію, встрѣчающееся постоянно. При такихъ условіяхъ понятно, что съ распространеніемъ существующаго нынѣ упрощеннаго способа выплаты наложенныхъ платежей до 5 марокъ—на новую категорію наложенныхъ платежей, заграничныя станціи получили бы широкую возможность совершенно законной выплаты за счетъ русскихъ жел. дорогъ нѣмецкимъ отправителямъ еще не взысканныхъ наложенныхъ платежей. Послѣдствія такого порядка для русскихъ жел. дорогъ ясны сами собою.

Основываясь на высказанныхъ соображеніяхъ, названный представитель находилъ, что упорядоченіе оборота наложенныхъ платежей въ международномъ сообщеніи возможно лишь при постоянномъ бдительномъ надзорѣ за станціями со стороны мѣстныхъ Управленій. Между тѣмъ предложенія заграничныхъ дорогъ идутъ въ противоположную сторону, устраняя Управленія отъ участія въ перепискѣ по цѣлому ряду отправокъ и ставя выплату наложенныхъ платежей въ зависимость отъ неопытности или небрежности русскихъ станцій. Возражая противъ такого предложенія, Л. И. Изюмовъ считалъ возможнымъ идти по пути сокращенія сроковъ переписки и устраненія повторныхъ запросовъ станціямъ, но настаивалъ на сохраненіи запросовъ Управленіямъ, безъ отвѣта которыхъ, обусловленнаго дѣйствующимъ срокомъ, разсматриваемые наложенные платежи, по его мнѣнію, не должны быть выплачиваемы.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, Общій Съѣздъ, всецѣло раздѣляя высказанныя Л. И. Изюмовымъ соображенія и считая распространеніе упрощеннаго порядка выплаты наложенныхъ платежей нежелательнымъ, нашелъ, что для урегулированіи вопроса о сношеніяхъ

между русскими и иностранными станціями по наложеннымъ платежамъ, прежде всего необходимо измѣнить нынѣ существующій порядокъ сношеній и переписки между русскими и иностранными станціями. Въ этомъ отношеніи наиболѣе правильнымъ представлялось бы примѣнить въ международномъ сообщеніи русскихъ жел. дорогъ порядокъ сношеній, предложенный Австрійскими казенными жел. дорогами на XXXVIII очередной Конференціи по дѣламъ Русско-Австро-Венгерскаго желѣзнодорожнаго Союза, съ тѣмъ лишь измѣненіемъ, чтобы запросы иностранныхъ Управленій адресовались въ Службы или Контроли Сборовъ русскихъ жел. дорогъ. При этомъ на Общемъ Съѣздѣ возникъ вопросъ о томъ, какимъ способомъ слѣдуетъ пересылать заграницу отвѣты Службы или Контроля Сборовъ. По указанному вопросу большинство членовъ Общаго Съѣзда находило желательнымъ, чтобы указанные отвѣты пересылались заказными письмами на особомъ бланкѣ, печатаемомъ на русскомъ и иностранныхъ языкахъ, причемъ текстъ упомянутаго бланка долженъ быть установленъ на международной Конференціи.

По поводу сего предположенія Общаго Съѣзда Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, Ф. О. Магазинеръ, признавая и со своей стороны желательнымъ, чтобы отвѣты Службъ и Контролей Сборовъ посылались заказными пакетами, какъ порядкомъ, наиболѣе гарантирующимъ срочную и правильную доставку таковыхъ, заявилъ, что казеннымъ жел. дорогамъ для указанной цѣли долженъ быть ассигнованъ спеціальный кредитъ, въ настоящее время смѣтами Управленій казенныхъ жел. дорогъ не предвидѣнный.

Противъ принятія порядка увѣдомленія иностранныхъ жел. дорогъ о наложенныхъ платежахъ путемъ заказныхъ писемъ высказался представитель казенныхъ жел. дорогъ южнаго раіона Л. И. Изюмовъ, находившій во-первыхъ, что изъ всей массы служебной переписки между русскими и иностранными Управленіями, пересылающейся общеслужебнымъ порядкомъ, нѣтъ основаній изъять одну категорію „отношеній", подчиняющихся той же нумераціи и отправляемыхъ за тѣми же подписями. Ошибки въ этомъ случаѣ неизбѣжны. Кромѣ того, предполагаемый порядокъ потребуетъ, кромѣ хотя и незначительныхъ, но опредѣленныхъ ассигнованій на пересылку заказной корреспонденціи, также и веденія отчетности, связанной съ расходованіемъ этихъ суммъ.

Со своей же стороны названный представитель находилъ, что правильная постановка пересылки служебной корреспонденціи вполнѣ гарантируетъ интересы дорогъ, т. к. даетъ полную возможность установить передалъ ли, на какую дорогу и котораго числа—соотвѣтственный служебный пакетъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

За симъ **Общій Съѣздъ положилъ:**

1) Предложеніе германскихъ жел. дорогъ о распространеніи упрощеннаго порядка выплаты наложенныхъ платежей на суммы сихъ платежей до 30 марокъ, вмѣсто нынѣ установленнаго предѣла въ 5 марокъ—отклонить.

2) Установить для всѣхъ сообщеній русскихъ жел. дорогъ нижеслѣдующій порядокъ сношеній по наложеннымъ платежамъ:

Если въ теченіе 6 недѣль, считая со дня отправленія груза, извѣщеніе о наложенномъ платежѣ, слѣдовавшее при международной накладной, не поступитъ обратно на станцію отправленія и послѣдняя не будетъ имѣть сообщенія объ отказѣ въ принятіи груза или о какомъ либо другомъ препятствіи къ его выдачѣ, то она обязана запросить о положеніи дѣла станцію назначенія на бланкѣ установленнаго образца. Станція назначенія, получивъ запросъ, обязана немедленно отвѣтить на него черезъ посредство пограничнаго переводнаго бюро. Если въ теченіе 4 недѣль, слѣдующихъ за отсылкою запроса, не поступитъ отвѣта, то станція отправленія доноситъ о положеніи дѣла своему Управленію. Послѣднее посылаетъ запросъ въ Управленіе дороги назначенія (для русскихъ жел. дорогъ—въ Службу или Контроль Сборовъ), на бланкѣ установленнаго образца, заказнымъ письмомъ. Отвѣтъ долженъ быть данъ также заказнымъ письмомъ и на особомъ бланкѣ. Если отвѣта не будетъ получено въ теченіе 40 дней, считая со дня отправленія запроса, то дорога отправленія вправѣ произвести уплату наложеннаго платежа за счетъ и страхъ дороги назначенія.

3) Передать на обсужденіе союзныхъ Конференцій вопросъ о выработкѣ бланка для отвѣтовъ Службъ и Контролей Сборовъ на запросы иностранныхъ Управленій о наложенныхъ платежахъ.

4) Просить Завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщеній русскихъ жел. дорогъ принять на себя трудъ организаціи особой Коммиссіи для составленія и изданія для русскихъ станцій спеціальной инструкціи по международному сообщенію.

Представитель казенныхъ жел. дорогъ Л. И. Изюмовъ, въ отношеніи той части приведеннаго постановленія Общаго Съѣзда, коей установлена посылка отвѣтовъ на запросы иностранныхъ Управленій заказными письмами, остался при особомъ, высказанномъ имъ и приведенномъ выше, мнѣніи.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 104. Докладъ Особой Коммиссіи, образованной CXXII Общимъ Съѣздомъ, для выработки программы опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ масла коровьяго.

На Съѣздѣ маслодѣловъ и экспертовъ масла, состоявшемся въ г. Омскѣ 8—12 октября 1907 года, былъ возбужденъ вопросъ о томъ, что хищенія масла при перевозкѣ по жел. дорогамъ производятся опытными людьми, и притомъ въ размѣрѣ, не превышающемъ 2%, т. е. нормы, опредѣленной на усышку масла въ пути. Хотя процентное отношеніе похищаемаго масла и не было въ точности опредѣлено, тѣмъ не менѣе Съѣздъ постановилъ возбудить ходатайство о пониженіи нормы усышки масла до ½%, вмѣсто принятыхъ въ настоящее время 2%.

Вопросъ этотъ былъ внесенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на разсмотрѣніе CVIII Общаго Съѣзда (мартъ м. 1908 г.), каковой Съѣздъ, за отсутствіемъ подробныхъ свѣдѣній о размѣрахъ наблюдавшейся убыли и опытныхъ по этому предмету данныхъ, призналъ необходимымъ произвести предварительно изслѣдованіе о дѣйствительно имѣющей мѣсто на практикѣ убыли въ вѣсѣ перевозимаго масла, о чемъ и просилъ дороги Сибирскую и за нею лежащія по направленію къ Москвѣ и портамъ С.-Петербургу, Ригѣ и Виндавѣ.

Результаты этого изслѣдованія, произведеннаго упомянутыми дорогами, всего по 240 отправкамъ, при общемъ вѣсѣ ихъ въ 78.242 п. 07 ф., совмѣстно съ выпискою изъ доклада Управляющаго дѣлами Восточнаго Порайоннаго Комитета, были представлены CXVI Общему Съѣзду.

Изъ означенной выписки усматривалось, что названный Управляющій находилъ возможнымъ пониженіе процентной нормы лишь для масла, принимаемаго станціями дорогъ при гужевой подвозкѣ, но не транспортными конторами, потому что пароходства перевозятъ масло небрежно, иногда располагая боченки вблизи котловъ, и масло таетъ. Точно также боченки, перевозимые пароходами, больше вѣсятъ, какъ увлажненные, или намокшіе подъ дождемъ, а затѣмъ при перевозкѣ усыхаютъ.

CXVI Общій Съѣздъ, признавая представленный ему матеріалъ недостаточно полнымъ и дающимъ основаніе понижать норму естественной убыли въ вѣсѣ масла, положилъ остаться по сему вопросу при дѣйствующемъ нынѣ порядкѣ.

Съ такимъ заключеніемъ не согласился присутствовавшій въ засѣданіи Съѣзда представитель Управленія жел. дорогъ, А. А. Костинъ, полагавшій возможнымъ, на основаніи представленныхъ данныхъ, понизить норму естественной убыли масла до 1%.

На состоявшемся затѣмъ въ январѣ 1912 года, въ г. Омскѣ, Съѣздѣ дѣятелей по молочному хозяйству была выяснена необходимость въ производствѣ новыхъ опытовъ, настолько научно обставленныхъ, чтобы результаты ихъ могли быть достаточно убѣдительными и для Съѣзда представителей жел. дорогъ, о чемъ Омскій Съѣздъ и и ходатайствовалъ передъ Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ силу изложеннаго вопросъ о производствѣ означенныхъ опытовъ былъ внесенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на разсмотрѣніе CXXII Общаго Съѣзда, каковой Съѣздъ, въ засѣданіи своемъ 10 апрѣля 1912 г., положилъ просить дороги Сибирскую, Сѣверныя, Николаевскую, Риго-Орловскую и Московско-Виндаво-Рыбинскую принять на себя трудъ производства опытовъ, а для выясненія способа производства этихъ опытовъ — образовать подъ предсѣдательствомъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, С. П. Лосева, Коммиссію изъ перечисленныхъ дорогъ, съ приглашеніемъ представителей отъ Министерства Торговли и Промышленности и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, равно какъ и представителей С.-Петербургскаго, Виндавскаго и Омскаго Биржевыхъ Комитетовъ.

Засѣданіе образованной названнымъ Общимъ Съѣздомъ Особой Коммиссіи, протоколъ коей при семъ приложенъ, состоялось 28 октября 1913 года, и выработанная ею „программа опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ масла коровьяго“ вносится на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По заслушаніи въ засѣданіи 15 марта с. г. „Протокола Особой Коммиссіи, образованной CXXII Общимъ Съѣздомъ“ и по разсмотрѣніи выработанной ею „Программы опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ масла коровьяго“, CXXXV Общій Съѣздъ, утвердивъ названную программу во всѣхъ ея пунктахъ, призналъ необходимымъ, во избѣжаніе могущихъ возникнуть недоразумѣній, подчеркнуть то обстоятельство, что опыты эти производятся исключительно надъ масломъ, перевозимымъ въ вагонахъ-ледникахъ. Въ виду изложеннаго, въ названной программѣ, послѣ словъ „при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ“, добавлены Съѣздомъ слова: „въ вагонахъ-ледникахъ“.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Общій Съѣздъ высказалъ пожеланіе о томъ,

чтобы означенные опыты были произведены въ текущемъ году, въ предстоящую масляную компанію.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Засимъ **Общій Съѣздъ положилъ** представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ нижеслѣдующую одобренную имъ программу производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго масла, перевозимаго въ вагонахъ-ледникахъ, вмѣстѣ съ образцомъ листка для записи результатовъ этихъ опытовъ:

ПРОГРАММА

производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго масла, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-ледникахъ.

1) Лабораторное опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ каждомъ боченкѣ данной отправки масла, до сдачи его на желѣзную дорогу.

2) № отправки, станціи отправленія и назначенія; разстояніе перевозки.

3) Способъ доставки груза на станцію жел. дороги: гужомъ или водою; въ обоихъ случаяхъ указать пройденное разстояніе до жел. дороги.

4) Время ввоза на станцію (мѣсяцъ и число); время погрузки, мѣсяцъ и число совершенія перевозки (отправленія и прибытія); № вагона, фирма дороги-собственницы вагона, подъемная сила, число осей, состояніе тары отправки при погрузкѣ и выгрузкѣ; гдѣ хранилась отправка на станціи отправленія до погрузки: въ обыкновенномъ крытомъ пакгаузѣ, на крытой или открытой платформѣ или въ спеціальномъ пакгаузѣ-ледникѣ.

5) Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ: при погрузкѣ и въ каждомъ пунктѣ пополненія льдомъ, также при выгрузкѣ на станціи назначенія.

6) Вѣсъ отправки по пріемѣ къ перевозкѣ, при выгрузкѣ и выдачѣ получателю.

7) Размѣръ прибыли или убыли въ вѣсѣ.

Обращаясь затѣмъ къ самому способу производства опытовъ, Коммиссія постановила:

1) Просить дороги Сибирскую и Омскую, по соглашенію съ Биржевыми Комитетами Омскимъ, Курганскимъ и Барнаульскимъ, организовать опытную перевозку масла, въ количествѣ 360 вагоновъ, при

условіи отправленія изъ каждаго пункта (Омска, Кургана и Барнаула), 15 разъ въ мѣсяцъ по 2 вагона, причемъ поврежденный въ пути вагонъ, если таковое поврежденіе случится, исключается изъ числа опытныхъ вагоновъ.

2) Наблюденіе за температурой возложить, распоряженіемъ Сибирской дороги, на проводниковъ масляныхъ вагоновъ.

3) По прибытіи въ Петербургъ, взвѣшиваніе производится на ст. С.-Петербургъ Ник. ж. д., въ присутствіи представителя С.-П.-Б. Биржевого Комитета, въ Виндавѣ — Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогой, при участіи представителя Виндавскаго Биржевого Комитета.

4) Всѣ расходы, вызванные организаціей опытной перевозки, распредѣляются, на общемъ основаніи, между всѣми участвующими въ прямомъ сообщеніи дорогами сѣти.

5) Всѣ данныя о производствѣ опытовъ сообщаются Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, для составленія доклада Общему Съѣзду.

Листокъ для записи результатовъ производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго сливочнаго масла, при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ въ вагонахъ-ледникахъ.

Листокъ №.....

Лабораторное опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ каждомъ боченкѣ данной отправки масла, до сдачи его на желѣзную дорогу .....

.....

.....

.....

.....

Способъ доставки груза на станцію жел. дороги: гужомъ или водою .....

Разстояніе, пройденное грузомъ до жел. дороги.....

№ отправки..... № вагона .....

Станція отправленія.....

Станція назначенія.....

Мѣсяцъ и число совершенія перевозки (отправленія и прибытія)

.....

Общее разстояніе перевозки.....

Фирма дороги-собственницы вагона.....

Подъемная сила вагона.....

Число осей.....

Свѣдѣнія станціи отправленія, составленныя					
при принятіи груза къ перевозкѣ,		при нагрузкѣ въ вагонъ.			
Время ввоза на станцію.	Гдѣ хранилась отправка на станціи отправленія до погрузки: въ обыкновенномъ крытомъ пакгаузѣ, на крытой или открытой платформѣ или въ спеціальномъ пакгаузѣ-ледникѣ	Время погрузки.	Состояніе тары отправки.	Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ.	Вѣсъ отправ[illegible]
1	2	3	4	5	6

Подпись Начальника
станціи отправленія

Подпись представителя
промышленности и торговли

Взвѣшиваніе производится на попудныхъ десятичныхъ вѣсахъ.

Листокъ, по заполненіи соотвѣтственныхъ графъ на станціи отправленія, вручает[illegible] слѣдуетъ вмѣстѣ съ грузомъ до станціи назначенія. По отмѣткѣ свѣдѣній на стан[illegible] вающему дѣлами Общаго Съѣзда.

[illegible]ѣдѣнія отъ проводниковъ, масляныхъ вагоновъ въ коихъ перевозился грузъ.	Свѣдѣнія станціи назначенія, составленныя при выгрузкѣ.			
Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ, въ каждомъ пунктѣ [illegible]ленія его льдомъ.	Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ.	Состояніе тары отправки.	Вѣсъ отправки.	Размѣръ прибыли или убыли въ вѣсѣ.
7	8	9	10	11

Подпись Начальника
станціи назначенія

Подпись представителя
промышленности и торговли

[illegible]роводникамъ масляныхъ вагоновъ для занесенія потребныхъ отъ нихъ свѣдѣній и [illegible]значенія листокъ препровождается въ Управленіе своей дороги, для доставленія Завѣды-

Приложеніе къ протоколу CXXXV Общаго Съѣзда по вопросу 104.

ПРОТОКОЛЪ

Особой Коммиссіи, образованной CXXII Общимъ Съѣздомъ, для выработки программы опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ перевозимаго по желѣзнымъ дорогамъ масла коровьяго.

С.-Петербургъ, 28 октября 1913 года.

ПРЕДСѢДАТЕЛЬСТВОВАЛЪ:

Сергѣй Петровичъ Лосевъ.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Департамента Земледѣлія Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства. . . Александръ Петровичъ Шатаевъ.
„ Отдѣла Торговли М-ва Торговли и Промышленности . . . . . Николай Николаевичъ Бѣлелюбскій.
„ Россійской Экспортной Палаты . . . . . Михаилъ Ивановичъ Орловъ.
„ С.-Петербургскаго Биржевого Комитета. . . Владиміръ Васильевичъ Уржумцевъ.
„ Омскаго Биржевого Комитета . . . . . Юлій Генриховичъ Геннингъ.
„ Московско - Виндаво - Рыбинской желѣзной дороги . . . . . Наумъ Борисовичъ Ленцнеръ.
„ Николаевской жел. дороги . . . . . Антонъ Ивановичъ Хитрюкъ.
„ Сѣверныхъ жел. дорогъ . . . . . Александръ Николаевичъ Леденовъ.
Секретарь Коммиссіи отъ Конторы Общаго Съѣзда . . . . . Иванъ Ивановичъ Мірославскій.

По открытіи засѣданія, Предсѣдатель Коммиссіи, С. П. Лосевъ, напомнилъ въ краткихъ чертахъ исторію дѣла, послужившую поводомъ къ образованію настоящей Коммиссіи и сводящуюся къ нижеслѣдующему:

На Съѣздѣ маслодѣловъ и экспертовъ масла, состоявшемся въ г. Омскѣ 8—12 октября 1907 года, былъ возбужденъ вопросъ о томъ, что хищенія масла при перевозкѣ по жел. дорогамъ производятся опытными людьми, и притомъ въ размѣрѣ, не превышающемъ 2%, т. е. нормы, опредѣленной на усышку масла въ пути. Хотя процентное отношеніе похищаемаго масла и не было въ точности опредѣлено, тѣмъ не менѣе Съѣздъ постановилъ возбудить ходатайство о пониженіи нормы усышки масла до ½%, вмѣсто принятыхъ въ настоящее время 2%.

Вопросъ этотъ былъ внесенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на разсмотрѣніе CVIII Общаго Съѣзда, каковой Съѣздъ, за отсутствіемъ подробныхъ свѣдѣній о размѣрахъ наблюдавшейся убыли и опытныхъ по этому предмету данныхъ, призналъ необходимымъ произвести предварительно изслѣдованіе о дѣйствительно имѣющей мѣсто на практикѣ убыли въ вѣсѣ перевозимаго масла, о чемъ и просилъ дороги Сибирскую и за нею лежащія по направленію къ Москвѣ и портамъ С.-Петербургу, Ригѣ и Виндавѣ.

Результаты этого изслѣдованія, произведеннаго упомянутыми дорогами, всего по 240 отправкамъ, при общемъ вѣсѣ ихъ въ 78.242 пуда 07 фунтовъ, совмѣстно съ выпискою изъ доклада Управляющаго дѣлами Восточнаго Порайоннаго Комитета, были представлены CXVI Общему Съѣзду.

Изъ означенной выписки усматривалось, что названный Управляющій находилъ возможнымъ пониженіе процентной нормы лишь для масла, принимаемаго станціями дорогъ при гужевой подвозкѣ, но не транспортными конторами, потому что пароходства перевозятъ масло небрежно, иногда располагая боченки вблизи котловъ, и масло таетъ. Точно также боченки, перевозимые пароходами, больше вѣсятъ, какъ увлажненные, или намокшіе подъ дождемъ, а затѣмъ при перевозкѣ усыхаютъ.

CXVI Общій Съѣздъ, признавая представленный ему матеріалъ недостаточно полнымъ и дающимъ основаніе понижать норму естественной убыли въ вѣсѣ масла, положилъ остаться по сему вопросу при дѣйствующемъ нынѣ порядкѣ.

Съ такимъ заключеніемъ не согласился присутствовавшій въ засѣданіи Съѣзда представитель Управленія жел. дорогъ, А. А. Костинъ, полагавшій возможнымъ, на основаніи представленныхъ данныхъ, понизить норму естественной убыли масла до 1%.

На состоявшемся затѣмъ въ январѣ 1912 года, въ г. Омскѣ, Съѣздѣ

дѣятелей по молочному хозяйству была выяснена необходимость въ про
изводствѣ новыхъ опытовъ, настолько научно обставленныхъ, чтобы ре
зультаты ихъ могли быть достаточно убѣдительными и для Съѣзда пред
ставителей жел. дорогъ, о чемъ Омскій Съѣздъ и ходатайствовалъ перед
Министерствомъ Путей Сообщенія.

Въ силу изложеннаго вопросъ о производствѣ означенныхъ опытов
былъ внесенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на разсмотрѣніе CXXI
Общаго Съѣзда, каковой Съѣздъ, въ засѣданіи своемъ 10 апрѣля 1912 г.
положилъ просить дороги Сибирскую, Сѣверныя, Николаевскую, Риго
Орловскую и Московско-Виндаво-Рыбинскую принять на себя трудъ про
изводства опытовъ, а для выясненія способа производства этихъ опы
товъ—образовать подъ предсѣдательствомъ Завѣдывающаго дѣлами Общаг
Съѣзда, С. П. Лосева, Коммиссію изъ перечисленныхъ дорогъ, съ при
глашеніемъ представителей отъ Министерства Торговли и Промышлен
ности и Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, равно как
и представителей С.-Петербургскаго, Виндавскаго и Омскаго Биржевых
Комитетовъ.

Резюмируя изложенное, Предсѣдатель указалъ, что задачею настояще
Коммиссіи является выработка способа производства опытовъ надъ убыль
въ вѣсѣ масла коровьяго при перевозкѣ его по жел. дорогамъ, а такж
и однообразнаго по формѣ опытнаго листка, для занесенія подлежащим
дорогами результатовъ произведенныхъ опытовъ.

Далѣе Предсѣдателемъ Коммиссіи было оглашено поступившее и
его имя отношеніе Управленія Риго-Орловской жел. дороги, изъ кото
усматривается, что, по мнѣнію Управленія названной дороги, способ
производства опытовъ надъ убылью перевозимаго по жел. дорогамъ масл
коровьяго представляется, въ сущности, весьма простымъ. Для этог
требуется лишь производство самаго тщательнаго взвѣшиванія масла и
станціи отправленія, занесеніе этого вѣса въ особую вѣдомостичку, при
лагаемую къ накладной, и, въ случаѣ прибытія такой отправки на станці
назначенія за исправными пломбами станціи отправленія,—такое ж
тщательное перевѣшиваніе груза на станціи назначенія съ составленіем
акта и заполненіемъ приложенной къ накладной вѣдомостички, каковы
документы доставляются затѣмъ въ Коммерческую Службу дороги на
значенія для производства надлежащей регистраціи и сообщенія полу
ченныхъ данныхъ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда по окончан
масляной кампаніи.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, Н. Б
Ленцнеръ, отмѣтилъ, что предложеніе Риго-Орловской жел. дороги н
отвѣчаетъ задачамъ Коммиссіи, ибо вопросъ этотъ обсуждался уже д

раза на Общихъ Съѣздахъ—второй разъ,—по настоянію Омскаго Съѣзда дѣятелей по молочному хозяйству, причемъ была признана недостаточность и неудовлетворительность доставленныхъ Съѣзду данныхъ о производствѣ опытовъ, произведенныхъ согласно рекомендуемому Рыбинско-Орловскою дорогою, въ настоящее время, способу. Въ виду сего, при выработкѣ программы новыхъ опытовъ, надлежитъ имѣть въ виду не только моментъ отправленія и прибытія масла, но также и всѣ условія, въ которыхъ оно находится до пріема на желѣзную дорогу, а также и въ теченіе самой перевозки по желѣзнымъ дорогамъ. Условія, въ которыхъ масло находится до пріема на жел. дороги, въ настоящее время, очень неудовлетворительны: не говоря уже о перевозкѣ гужомъ, во время которой, по всей вѣроятности, и происходятъ тѣ хищенія, на которыя указывалось выше, приходится констатировать, что Пароходныя Общества значительно отстали отъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи улучшенія условій перевозки масла, на что обращено вниманіе и въ приведенномъ Предсѣдателемъ отзывѣ Управляющаго дѣлами Восточнаго Порайоннаго Комитета; не менѣе важное значеніе имѣетъ и то обстоятельство, гдѣ хранится масло до отправленія—въ обыкновенныхъ пакгаузахъ, или въ спеціальныхъ пакгаузахъ-ледникахъ. Кромѣ того представляется необходимымъ зарегистрировать и температуру воздуха какъ наружную такъ и во время перевозки въ масляныхъ вагонахъ.

Въ виду изложеннаго, Н. Б. Ленцнеромъ былъ предложенъ на разсмотрѣніе Коммиссіи нижеслѣдующій

ПРОЕКТЪ

программы производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго сливочнаго масла, при перевозкѣ его по жел. дорогамъ.

1) № отправки, станціи отправленія и назначенія; разстояніе перевозки.

2) Фамилія или фирма отправителя.

3) Способъ доставки груза на станцію жел. дороги: гужомъ или водою; въ обоихъ случаяхъ указать пройденное разстояніе до жел. дороги.

4) Время ввоза на станцію (мѣсяцъ и число).

5) Время погрузки.

6) Мѣсяцъ и число совершенія перевозки (отправленія и прибытія).

7) № вагона, фирма дороги-собственницы вагона, подъемная сила число осей.

8) Состояніе тары отправки при погрузкѣ и выгрузкѣ.

9) Гдѣ хранилась отправка на станціи отправленія: въ обыкновен-номъ крытомъ пакгаузѣ, на крытой или открытой платформѣ или въ спеціальномъ пакгаузѣ-ледникѣ.

10) Температура наружнаго воздуха и въ вагонѣ-ледникѣ: при по-грузкѣ и въ каждомъ пунктѣ пополненія льдомъ, также при выгрузкѣ на станціи назначенія.

11) Вѣсъ отправки по пріему къ перевозкѣ, при выгрузкѣ и выдач получателю.

12) Размѣръ убыли или прибыли въ вѣсѣ.

Предварительно разсмотрѣнія означеннаго проекта, представите лемъ Россійской Экспортной Палаты, М. И. Орловымъ, было отмѣчено что, по мнѣнію представителей промышленности, настоящій вопрос былъ достаточно освѣщенъ на предыдущемъ Съѣздѣ и, съ ихъ точки зрѣнія, производство дальнѣйшихъ опытовъ представляется излишнимъ.

Указанные опыты были произведены почти надъ 80.000 пудовъ масла и, по мнѣнію М. И. Орлова, казалось бы, нѣтъ достаточно основаній к тому, чтобы возбуждать вопросъ о недостаточности матеріала.

Въ виду сего, названный представитель полагалъ бы возможнымъ, не производя новыхъ опытовъ, ограничиться пересмотромъ данныхъ, обсуждавшихся на CXVI-мъ Общемъ Съѣздѣ.

Отвѣчая на изложенное заявленіе, Предсѣдатель Коммиссіи указалъ, что онъ не имѣетъ полномочія разсматривать переданный Коммиссіи вопросъ, въ указанномъ М. И. Орловымъ направленіи, ибо на Коммиссію возложена вполнѣ опредѣленная задача, къ разрѣшенію каковой и над-лежитъ приступить. Исходя изъ этого положенія, по мнѣнію Предсѣда-теля, надлежитъ вернуться къ имѣющемуся уже предложенію предста-вителя Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги и разсмотрѣть его по пунктамъ.

Присоединяясь къ изложенному, представитель Департамента Земле-дѣлія, А. П. Шатаевъ, заявилъ, что разъ задачею Коммиссіи является выработка программы опытовъ достаточно убѣдительныхъ для всѣхъ за-интересованныхъ сторонъ, то, по его мнѣнію, слѣдовало бы начать съ того момента, когда масло приготовляется на заводахъ, т. е. производ-дить химическій анализъ его и выдавать свидѣтельство, каковое должно слѣдовать съ грузомъ до станціи назначенія. Равнымъ образомъ, таковое же изслѣдованіе должно быть производимо и по прибытіи груза.

Представитель С.-П.-Б. Биржевого Комитета, В. В. Уржумцевъ, при-соединяясь къ оглашенному ранѣе Предсѣдателемъ предложенію Риго-Орловской жел. дороги, находилъ, что расширять, какъ предлагается,

поставленную Съѣздомъ задачу не слѣдуетъ. Для полученія точныхъ данныхъ объ убыли въ вѣсѣ масла достаточно, по мнѣнію названнаго представителя, точнаго взвѣшиванія при отправленіи и прибытіи, ибо то, что происходитъ съ масломъ до пріема его къ перевозкѣ по жел. дорогамъ, не имѣетъ значенія для усышки масла и, такимъ образомъ, принятіе предложенія Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, значительно осложнивъ дѣло, не принесетъ существенной пользы.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, Н. Б. Ленцнеръ, заявилъ, что по высказаннымъ уже имъ соображеніямъ, онъ не можетъ согласиться на такую постановку дѣла. Кромѣ того, по его мнѣнію, предложеніе А. П. Шатаева дѣйствительно можетъ принести значительную пользу, ибо процентное содержаніе воды въ маслѣ имѣетъ, безспорно, вліяніе на его усышку, а потому означенный представитель высказался за пополненіе предложенной имъ программы новымъ пунктомъ,— опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ маслѣ.

Представитель Омскаго Биржевого Комитета, Ю. Г. Геннингъ, заявилъ, что въ данномъ случаѣ, онъ склоняется къ предложенію Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, такъ какъ дѣйствительно, для достиженія успѣшнаго результата опытовъ, не достаточно одного взвѣшиванія при отправленіи и прибытіи, а необходимо считаться и съ другими условіями, напр., процентнымъ содержаніемъ воды, условіями доставки на жел. дороги, храненіемъ и проч.

Представитель Россійской Экспортной Палаты, М. И. Орловъ, въ свою очередь, отмѣтилъ, что предложенный лабораторный анализъ масла былъ бы чрезвычайно затруднителенъ: для этого пришлось бы вскрывать всѣ бочки и брать пробы изъ разныхъ мѣстъ, ибо составъ масла не однороденъ. Наконецъ, допуская даже, что лабораторія справится съ такой громадной работой, нельзя забывать, что масло—продуктъ гигроскопичный, слѣдовательно заимствуетъ влагу изъ воздуха, а потому опредѣленіе процентной нормы воды не дастъ желаемыхъ результатовъ.

Представитель Департамента Земледѣлія, А. П. Шатаевъ, возразилъ на это, что проектируемый анализъ масла не сопряженъ съ такими значительными затрудненіями, какъ указывается представителемъ Россійской Экспортной Палаты. Анализъ одной пробы занимаетъ не болѣе 2-хъ минутъ времени и не требуетъ никакихъ сложныхъ или дорого стоющихъ приспособленій. Не говоря уже о томъ, что подобный анализъ обязателенъ заграницей, такъ какъ тамъ установлена норма процентнаго содержанія воды въ маслѣ, означенное лабораторное изслѣдованіе производится и въ Омскѣ и Курганѣ и притомъ въ значительномъ

размѣрѣ. Если бы, однако, потребовалось организовать это дѣло въ мѣстахъ не имѣющихъ въ настоящее время лабораторій, то подобная организація потребовала бы столь незначительныхъ затратъ, что ихъ въ виду полезности дѣла, принимать въ разсчетъ не приходится.

Представитель С.-П.-Б. Биржевого Комитета, В. В. Уржумцевъ, замѣтилъ, что установленная заграницей норма процентнаго содержанія воды, въ Англіи, напримѣръ, 16%, имѣетъ въ виду огражденіе интересовъ потребителей и при установленіи ея вовсе не имѣлись въ виду интересы жел. дорогъ. Въ настоящемъ случаѣ, желѣзнымъ дорогамъ, при производствѣ опытовъ, придется считаться съ различнымъ процентнымъ содержаніемъ воды, такъ какъ масло будетъ поступать съ разныхъ мѣстъ и установить опредѣленную норму врядъ ли явится возможнымъ.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, Н. Б. Ленцнеръ, находилъ, что на основаніи опытовъ, явится, конечно, возможность установить опредѣленную норму содержанія воды въ маслѣ, каковая норма вопреки утвержденію представителя С.-П.-Б. Биржевого Комитета, несомнѣнно имѣетъ значеніе и для жел. дорогъ,—ибо, естественно, чѣмъ больше воды въ маслѣ, тѣмъ больше и усышка и, при предъявленіи претензіи, придется, въ сущности говоря, платить за испарившуюся воду.

Представитель Министерства Торговли и Промышленности, Н. Н. Бѣлелюбскій, заявилъ, что раздѣляя всецѣло высказанное нѣкоторыми представителями мнѣніе о необходимости лабораторнаго анализа масла, со своей стороны, онъ признаетъ полезнымъ обратить вниманіе Совѣщанія на то обстоятельство, что вторичный анализъ, по прибытіи на мѣсто, представляется какъ бы излишнимъ; въ послѣднемъ случаѣ, по мнѣнію Н. Н. Бѣлелюбскаго, возможно было бы ограничиться тщательнымъ взвѣшиваніемъ, производимымъ агентами жел. дорогъ въ присутствіи представителя мѣстнаго Биржевого Комитета.

Къ означенному предложенію Коммиссія единогласно присоединилась.

Затѣмъ, Предсѣдатель Коммиссіи, признавая эту сторону дѣла достаточно выясненной, предложилъ пополнить выработанную представителемъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги программу новымъ пунктомъ въ нижеслѣдующей редакціи:

Пунктъ 1) Лабораторное опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ каждомъ боченкѣ данной отправки масла, до сдачи его на жел. дорогу.

Предложеніе это, равнымъ образомъ, было одобрено Коммиссіею,

съ тѣмъ, чтобы анализъ масла производился въ трехъ пунктахъ: Омскѣ, Курганѣ и Барнаулѣ, и о результатахъ его—выдавалось свидѣтельство, каковое должно слѣдовать съ грузомъ до станціи назначенія для подлежащаго занесенія въ опытные листки.

При послѣдовавшемъ затѣмъ дальнѣйшемъ обсужденіи предложенной Н. Б. Ленцнеромъ программы, по пунктамъ, Коммиссія признала нужнымъ исключить пунктъ 2—„Фамилія или фирма отправителей“, всѣ же остальные пункты, за нѣкоторыми незначительными редакціонными измѣненіями, были Коммиссіею одобрены и утверждены.

Такимъ образомъ, въ окончательной редакціи проектъ программы опытовъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

ПРОГРАММА

производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго масла, при перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ.

1) Лабораторное опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ каждомъ боченкѣ данной отправки масла, до сдачи его на желѣзную дорогу.

2) № отправки, станціи отправленія и назначенія; разстояніе перевозки.

3) Способъ доставки груза на станцію жел. дороги: гужомъ или водою; въ обоихъ случаяхъ указать пройденное разстояніе до жел. дороги.

4) Время ввоза на станцію (мѣсяцъ и число); время погрузки, мѣсяцъ и число совершенія перевозки (отправленія и прибытія); № вагона, фирма дороги-собственницы вагона, подъемная сила, число осей, состояніе тары отправки при погрузкѣ и выгрузкѣ; гдѣ хранилась отправка на станціи отправленія до погрузки: въ обыкновенномъ крытомъ пакгаузѣ, на крытой или открытой платформѣ или въ спеціальномъ пакгаузѣ-ледникѣ.

5) Температура наружнаго воздуха, а такъ-же и въ вагонѣ-ледникѣ: при погрузкѣ и въ каждомъ пунктѣ пополненія льдомъ, также при выгрузкѣ на станціи назначенія.

6) Вѣсъ отправки по пріемѣ къ перевозкѣ, при выгрузкѣ и выдачѣ получателю.

7) Размѣръ прибыли или убыли въ вѣсѣ.

Обращаясь затѣмъ къ самому способу производства опытовъ, Коммиссія постановила:

1) Просить дороги Сибирскую и Омскую, по соглашенію съ Биржевыми Комитетами Омскимъ, Курганскимъ и Барнаульскимъ, организовать опытную перевозку масла, въ количествѣ 360 вагоновъ, при условіи отправленія изъ каждаго пункта (Омска, Кургана и Барнаула), 15 разъ въ мѣсяцъ по 2 вагона, причемъ поврежденный въ пути вагонъ, если таковое поврежденіе случится, исключается изъ числа опытныхъ вагоновъ.

2) Наблюденіе за температурой возложить, распоряженіемъ Сибирской дороги, на проводниковъ масляныхъ вагоновъ.

3) По прибытіи въ Петербургъ, взвѣшиваніе производится на ст. С.-Петербургъ Ник. ж. д., въ присутствіи представителя С.-П.-Б. Биржевого Комитета, въ Виндавѣ—Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дорогой, при участіи представителя Виндавскаго Биржевого Комитета.

4) Всѣ расходы, вызванные организаціей опытной перевозки, распредѣляются, на общемъ основаніи, между всѣми участвующими въ прямомъ сообщеніи дорогами сѣти.

5) Всѣ данныя о производствѣ опытовъ сообщаются Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, для составленія доклада Общему Съѣзду.

Листокъ для записи результатовъ производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ Сибирскаго сливочнаго масла, при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ.

Листокъ №.....

Лабораторное опредѣленіе процентнаго содержанія воды въ каждомъ боченкѣ данной отправки масла, до сдачи его на желѣзную дорогу .....

.....

.....

.....

.....

Способъ доставки груза на станцію жел. дороги: гужомъ или водою .....

Разстояніе, пройденное грузомъ до жел. дороги.....

№ отправки..... № вагона .....

Станція отправленія.....

Станція назначенія.....

Мѣсяцъ и число совершенія перевозки (отправленія и прибытія)

.....

Общее разстояніе перевозки.....

Фирма дороги-собственницы вагона.....

Подъемная сила вагона.....

Число осей.....

Свѣдѣнія станціи отправленія, составленныя						...нія отъ провод..., масляныхъ ва... въ коихъ перевозился грузъ.	Свѣдѣнія станціи назначенія, составленныя при выгрузкѣ.			
при принятіи груза къ перевозкѣ,		при нагрузкѣ въ вагонъ.								
Время ввоза на станцію.	Гдѣ хранилась отправка на станціи отправленія до погрузки: въ обыкновенномъ крытомъ пакгаузѣ, на крытой или открытой платформѣ или въ спеціальномъ пакгаузѣ-ледникѣ.	Время погрузки.	Состояніе тары отправки	Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ.	Вѣсъ отп...	...ратура наружна... воздуха, а также ... вагонѣ-ледникѣ, ... каждомъ пунктѣ ...ненія его льдомъ.	Температура наружнаго воздуха, а также и въ вагонѣ-ледникѣ.	Состояніе тары отправки.	Вѣсъ отправки.	Размѣръ прибыли или убыли въ вѣсѣ.
1	2	3	4	5	6	-	8	9	10	11

Подпись Начальника
станціи отправленія

Подпись представителя
промышленности и торговли

Подпись Начальника
станціи назначенія

Подпись представителя
промышленности и торговли

Взвѣшиваніе производится на попудныхъ десятичныхъ вѣсахъ.

Листокъ, по заполненіи соотвѣтственныхъ графъ на станціи отправленія, вручаетъ ...водникамъ масляныхъ вагоновъ для занесенія потребныхъ отъ нихъ свѣдѣній и слѣдуетъ вмѣстѣ съ грузомъ до станціи назначенія. По отмѣткѣ свѣдѣній на ста... ...наченія листокъ препровождается въ Управленіе своей дороги, для доставленія Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда.

Вопросъ 105. О включеніи обходнаго пути МинеральныяВоды-Солдатская Владикавказской ж. дороги въ прямое товарное сообщеніе.

Правленіе Общества Владикавказской желѣзной дороги, отношеніемъ отъ 25/26 февраля с. г. за № 15/2080, сообщило, что въ ближайшемъ времени предполагается открыть правильное товарное движеніе на обходномъ пути Минеральныя-Воды—Солдатская Владикавказской жел. дороги, съ примѣненіемъ общихъ, дѣйствующихъ для всѣхъ прочихъ станцій дороги, основаній, правилъ перевозки и тарифовъ за сплошное протяженіе перевозки, причемъ разстоянія обходнаго пути уже опубликованы въ № 2311 Сборника Тарифовъ, извѣщеніе № 19075.

Сообщая о вышеизложенномъ, названное Правленіе просило, въ виду экстренности дѣла, внести въ программу занятій февральскаго Общаго Съѣзда, вопросъ о включеніи обходнаго пути Минеральныя Воды—Солдатская въ прямое товарное, съ дорогами русской сѣти, сообщеніе, считая со времени объявленія объ открытіи на пути правильнаго движенія.

Къ изложенному Правленіе Общества присовокупило, что списокъ кратчайшихъ разстояній и направленій обходнаго пути по товарному движенію составлять и разсылать не предполагается, такъ какъ обходный путь примыкаетъ къ станціямъ Минеральныя-Воды и Солдатская, расположеннымъ на магистрали Владикавказской ж. д. и слѣдовательно никакихъ затрудненій при опредѣленіи разстояній представлять не будетъ (цирк. 28 февр. 1914 г. № 144/1182).

Общій Съѣздъ, не встрѣчая препятствій къ удовлетворенію настоящаго ходатайства, **положилъ** изъявить согласіе на включеніе обходнаго пути Минеральныя-Воды—Солдатская Владикавказской жел. дороги въ прямое товарное съ дорогами сѣти сообщеніе на общихъ основаніяхъ, со дня объявленія объ открытіи на семъ пути правильнаго движенія.

Вопросъ 106. О включеніи вѣтвей Алтыновка Коропъ и Вишенки Вишенки пристань М.-К.-Воронежской ж. дороги въ прямое товарное сообщеніе.

Правленіе Общества Московско- Кіево-Воронежской ж. дороги, отношеніемъ отъ 27 февраля с. г. за № 26889/1576 сообщило, что, въ виду предстоящаго въ скоромъ времени открытія правильнаго движенія на вѣтвяхъ Алтыновка – Коропъ и Вишенки—Вишенки пристань названной дороги, Правленіе, руководствуясь § 1-мъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дороги, проситъ внести на разсмотрѣніе засѣдающаго нынѣ 135-го Общаго Съѣзда вопроса о включеніи названныхъ вѣтвей въ прямое товарное сообщеніе съ дорогами сѣти (цирк. 5 марта 1914 г. № 161/1247).

При этомъ названное Правленіе объяснило, что перевозка по этимъ вѣтвямъ грузовъ большой и малой скорости будетъ производиться на основаніи Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ, Соглашенія о прямомъ сообщеніи и Соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами съ примѣненіемъ общихъ, дѣйствующихъ на главныхъ линіяхъ Общества, тарифовъ съ разсчетомъ провозныхъ платъ за непрерывное протяженіе перевозки.

Списковъ кратчайшихъ направленій, образующихся съ открытіемъ названныхъ вѣтвей, Правленіемъ Общества не разсылается въ виду того, что означенныя вѣтви, какъ тупиковыя, измѣненій въ существующія кратчайшія направленія не вносятъ, при чемъ до станцій названныхъ вѣтвей кратчайшія направленія будутъ тѣ же, что и до ст. Алтыновка М.-Кіево-Воронежской жел. дор.

Тарифныя разстоянія Коропской и Вишенской вѣтвей по товарному движенію опубликованы въ дополненіи II къ Сборнику товарныхъ постанціонныхъ разстояній (тар. № 7748, Сб. Тар. № 2317).

Общій Съѣздъ, не встрѣтивъ препятствій къ удовлетворенію настоящаго ходатайства, **положилъ** изъявить согласіе на включеніе вѣтвей Алтыновка—Коропъ и Вишенки—Вишенки пристань Московско-Кіево-Воронежской ж. дороги въ прямое товарное съ дорогами русской рельсовой сѣти сообщеніе на общихъ основаніяхъ.

Вопросъ 107. О покрытіи расходовъ по разсылкѣ дорогамъ новаго изданія Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

CXXVII Общій Съѣздъ, по вопросу 36 программы его занятій, постановилъ перепечатать дѣйствующее Соглашеніе о прямомъ сообщеніи, въ количествѣ 15.000 экземпляровъ, на каковой предметъ была Съѣздомъ опредѣлена, по приблизительному подсчету, сумма 8.261 р. 46 к.

По произведенной засимъ конкуренціи на печатаніе означеннаго изданія, опредѣлилась цѣна одного экземпляра, въ переплетѣ, въ 54½ к.

На представленіе о семъ, Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ положилъ пріобрѣсти для надобностей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ новое изданіе Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ потребномъ для казенныхъ дорогъ количествѣ, съ платою не дороже 54½ к. за экземпляръ.

Ко времени окончанія печатанія новаго изданія выяснилось, что количество затребованныхъ дорогами экземпляровъ превзошло 15.000. Вслѣдствіе сего, а также имѣя въ виду, что къ тому времени нѣкоторыми учрежденіями не были еще заявлены требованія на это изданіе, и что возможно поступленіе требованій отъ вновь открываемыхъ дорогъ,— было заказано типографіи 16.500 экземпляровъ.

Изъ нихъ было разослано дорогамъ 15.140 экземпляровъ, причемъ въ видахъ удешевленія разсылки, было предложено типографіи разослать дорогамъ означенные экземпляры отъ себя. Нынѣ типографіей предъявленъ счетъ расходовъ по разсылкѣ, а именно:

за 132 ящика по 75 к.	99 р.	— к.
„ веревки и рогожи по 35 к. . . .	46 „	20 „
„ работу по упаковкѣ	33 „	— „
„ семь подводъ по 2 р.	14 „	— „
Итого . .	192 р.	20 к.

что составляетъ нѣсколько болѣе 1¼ к. на экземпляръ изданія.

Такъ какъ эта сумма составляетъ накладной расходъ по разсылкѣ изданія, непредусмотрѣнный смѣтою на это изданіе, а также неподлежащій отнесенію на имѣющійся въ смѣтѣ по Общему Съѣзду кредитъ на разсылку и развозку текущей корреспонденціи, то нынѣ представляется Общему Съѣзду о покрытіи этого расхода, путемъ распредѣленія суммы 192 р. 20 коп. между всѣми дорогами пропорціонально полученному каждой изъ нихъ количеству экземпляровъ новаго изданія Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Заслушавъ приведенный докладъ, настоящій **Общій Съѣздъ положилъ** ассигновать, на покрытіе расходовъ по разсылкѣ дорогамъ новаго изданія Соглашенія о прямомъ сообщеніи, 192 р. 20 к., распредѣливъ эту сумму между всѣми желѣзными дорогами, какъ казенными, такъ и частными, пропорціонально количеству высланныхъ каждой изъ нихъ экземпляровъ означеннаго изданія.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 108. О пріобрѣтеніи желѣзными дорогами экземпляровъ изданія Л. К. Бржезинскаго „Система сортировки и перевозки сборныхъ попудныхъ грузовъ".

Въ Общій Съѣздъ поступило заявленіе Л. К. Бржезинскаго об изданномъ имъ описаніи системы сортировки и перевозки сборных попудныхъ грузовъ.

Приглашенный въ засѣданіе Общаго Съѣзда, авторъ вышеупомя нутаго описанія, Л. К. Бржезинскій, объяснилъ, что описываемая им система сортировки и перевозки сборныхъ попудныхъ грузовъ примѣ нялась въ теченіе почти двухъ лѣтъ на Юго-Восточныхъ дорогах въ мѣстномъ сообщеніи, причемъ результаты примѣненія этой системы оказались весьма благопріятными, въ смыслѣ какъ соблюденія сроков доставки сборныхъ грузовъ, такъ равно и лучшей утилизаціи подвиж ного состава. По мнѣнію Л. К. Бржезинскаго, распространеніе описы ваемой имъ системы на прямое сообщеніе несомнѣнно дастъ еще болѣе выгодъ какъ желѣзнымъ дорогамъ, такъ равно и торговлѣ и промыш ленности.

Въ виду сего, Л. К. Бржезинскій просилъ Общій Съѣздъ войти въ обсужденіе упомянутой системы, на предметъ,—если таковая будет признана полезною,—введенія ея на другихъ дорогахъ, а также в прямомъ между ними сообщеніи.

Общему Съѣзду доложена составленная въ Конторѣ Общаго Съѣзда справка по вопросу о перевозкѣ мелочныхъ (попудныхъ) отправок въ сборныхъ вагонахъ, содержащая въ себѣ краткій обзоръ постановки и развитія этого дѣла на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ (см. Прило женіе).

Общій Съѣздъ, не входя нынѣ въ обсужденіе этого вопроса, но признавая желательнымъ предварительное ознакомленіе мѣстныхъ Упра вленій желѣзныхъ дорогъ съ упомянутой системой, **положилъ** пріобрѣсти отъ Л. К. Бржезинскаго, для разсылки всѣмъ дорогамъ, 500 экземпляровъ изданнаго имъ описанія системы сортировки и перевозки сборныхъ попудныхъ грузовъ, по заявленной составителемъ цѣнѣ по 25 коп. за экземпляръ, на каковой предметъ ассигновать 125 рублей съ распредѣленіемъ этой суммы между желѣзными дорогами, какъ казенными, такъ и частными на общихъ основаніяхъ.

Приложеніе къ протоколу CXXXV
Общаго Съѣзда по вопросу 108.

СПРАВКА

по вопросу о перевозкѣ мелочныхъ (попудныхъ) отправокъ въ сборныхъ вагонахъ (§ 19 Соглашенія о прямомъ сообщеніи).

Вопросъ объ отправкѣ сборныхъ грузовъ обсуждался, въ разное время: въ VI и XXI Техническихъ Коммиссіяхъ, на 6, 8 и 16-мъ Совѣщательныхъ Съѣздахъ Службы Движенія и на XI, XCII, CII и CIV Общихъ Съѣздахъ

На 6-мъ Совѣщательномъ Съѣздѣ, бывшемъ въ Москвѣ, въ 1891 г. обсуждался, между прочимъ, вопросъ: *„Какимъ условіямъ и правиламъ подчиняется на различныхъ дорогахъ перевозка въ сборныхъ вагонахъ, для достиженія возможнаго уменьшенія задержекъ подвижного состава и претензій на недостачи“.*

По этому вопросу Съѣздомъ сдѣлано слѣдующее заключеніе:

„Изъ свѣдѣній сообщенныхъ представителями дорогъ на Съѣздѣ, выяснилось, что перевозка въ сборныхъ вагонахъ производится:

1) подъ отвѣтственностью поѣздныхъ бригадъ, съ наложеннымъ замкомъ послѣ первой выгрузки и провѣрки оставшагося въ вагонѣ груза, производимыхъ совмѣстно съ агентами станціи;

2) при сопровожденіи отдѣльнаго кондуктора-раздатчика, на котораго другихъ обязанностей не возлагается, при чемъ соблюдается такой порядокъ, что, при прибытіи его на конечную станцію, ему предоставляется суточный отдыхъ, послѣ котораго онъ является на дворъ погрузки сборныхъ вагоновъ и присутствуетъ при погрузкѣ и пломбировкѣ вагона отдѣльно, подлежащаго его сопровожденію;

3) при существованіи биржевой артели, сохранность груза въ пути, выгрузка и провѣрка такового изъ проходящихъ поѣздовъ, производится подъ наблюденіемъ и за отвѣтственностью поѣзднаго артельщика, который сопровождаетъ поѣздъ“.

Засимъ, **VI Техническая Коммиссія**, происходившая въ С.-Петербургѣ, въ октябрѣ 1893 года, обсудивъ вопросъ—*„Объ опредѣленіи количества сборныхъ вагоновъ, обязательныхъ къ пріему на передаточныхъ пунктахъ“*,—пришла къ заключенію, что минимальная нагрузка сборнаго вагона должна быть не менѣе 250 пудовъ (за исключеніемъ громоздкихъ, легковѣсныхъ по объему заполняющихъ весь кузовъ вагона

и другихъ грузовъ, перевозимыхъ по особымъ правиламъ). Остальные сборные грузы, слѣдующіе при нагрузкѣ ниже указанной (250 пудовъ) должны сдаваться на станціи дороги принимающей, числомъ мѣстъ и вѣсомъ или же соединяться дорогой сдающей въ полногрузные вагоны. Въ противномъ случаѣ дорога, принимающая не полновѣсный вагонъ вправѣ перегрузить таковой за счетъ дороги сдающей, съ уплатой за перегрузку по 2 руб. съ вагона, независимо отъ количества или вѣса перегруженнаго вагона.

При разсмотрѣніи заключенія VI Технической Коммиссіи **на XL Общемъ Съѣздѣ** (въ 1893 году) было замѣчено, что данный вопросъ касается исключительно мѣстныхъ условій дорогъ и общее рѣшеніе его предоставляется для дорогъ стѣснительнымъ. Если для сборныхъ вагоновъ установить норму нагрузки, то, по мнѣнію Общаго Съѣзда, сдающая дорога или должна будетъ задерживать такіе вагоны на узловой станціи до прибытія другихъ мелкихъ отправокъ для пополненія сборнаго вагона, или же выгрузить сборные вагоны и сдать отправки, принимающей станціи дороги слѣдованія, счетомъ мѣстъ. Такое положеніе, несомнѣнно, повлечетъ за собою задержку въ доставкѣ грузовъ по назначенію и усложнитъ работу передаточныхъ пунктовъ, безъ того обремененныхъ работою по сортировкѣ товара по направленіямъ. Засимъ, количество малогрузныхъ вагоновъ имѣетъ нѣкоторое значеніе лишь въ томъ случаѣ, когда отправки, въ нихъ нагруженныя, слѣдуютъ въ направленіи главнаго грузового движенія; въ обратномъ же случаѣ количество сборныхъ вагоновъ не имѣетъ никакого значенія. Поэтому, и указаніе въ § 12 Соглашенія о прямомъ сообщеніи на то, что количество сборныхъ вагоновъ опредѣляется соглашеніемъ по группамъ или сообщеніямъ, представляется излишнимъ.

Въ виду этихъ соображеній, XL Общій Съѣздъ постановилъ: 1) признать дополненіе § 12 Соглашенія о прямомъ сообщеніи указаніемъ минимальной нагрузки сборныхъ вагоновъ, поступающихъ въ обмѣнъ, и количества таковыхъ, обязательно принимаемыхъ дорогами,—излишнимъ и 2) исключить изъ того-же § слова: „Количество сборныхъ вагоновъ, обязательно принимаемыхъ въ прямомъ сообщеніи, опредѣляется соглашеніемъ по группамъ и въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ".

8-й Совѣщательный Съѣздъ Службы Движенія, бывшій въ 1895 г., ознакомившись съ изложенными заключеніями какъ Технической Коммиссіи, такъ и Общаго Съѣзда, пользуясь возможностью по столь важному для многихъ дорогъ вопросу, затрогивающему серьезные ихъ интересы, счелъ необходимымъ указать на ненормальность существующаго порядка сдачи и пріема неполногрузныхъ вагоновъ, безъ опредѣ-

ленія минимальной нагрузки, такъ какъ нерѣдко въ одни и тѣ же сутки, на нѣкоторыхъ передаточныхъ станціяхъ, сдается очень большое число неполногрузныхъ вагоновъ, которые, во избѣжаніе непроизводительнаго пробѣга, дорогамъ принимающимъ приходится задерживать для перегрузки. Бывали примѣры, что одновременно сдавались десятки вагоновъ съ грузомъ по 15—20 пудовъ въ каждомъ.

Принимая во вниманіе вышеизложенное, 8-й Совѣщательный Съѣздъ Службы Движенія, присоединяясь къ заключенію VI Технической Коммиссіи по этому вопросу, призналъ, что минимальная нагрузка сборнаго вагона должна быть не менѣе 250 пудовъ, за исключеніемъ грузовъ скоропортящихся, громоздкихъ, легковѣсныхъ, по объему заполняющихъ весь кузовъ вагона, и другихъ грузовъ, перевозимыхъ по особымъ правиламъ. Остальные сборные грузы должны соединяться дорогою сдающею въ полногрузные вагоны. Въ противномъ случаѣ, дорога, принимающая неполновѣсный вагонъ, вправѣ перегрузить таковой за счетъ дороги сдающей, съ уплатой за перегрузку по 2 руб. съ вагона, независимо отъ количества и вѣса перегружаемаго груза. Каждой дорогѣ должно быть предоставлено право сдать на сосѣднюю дорогу въ теченіе сутокъ одинъ сборный вагонъ, безъ ограниченія вѣса груза и безъ указанной выше приплаты за перегрузку.

XXI Техническая Коммиссія, засѣдавшая въ 1903 году, по разсмотрѣніи вопроса 12-го программы — *„Объ условіяхъ перевозки по дорогамъ сборныхъ грузовъ“*, проектировала измѣненіе § 19 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, со включеніемъ въ него правилъ нагрузки въ сборные вагоны мелочныхъ (попудныхъ) отправокъ. При обсужденіи сего вопроса **въ Общемъ Съѣздѣ** представителями дорогъ были высказаны слѣдующія соображенія:

Представитель Варшавско-Вѣнской жел. дор., Ю. А. Лэмпицкій, высказался за безполезность какой-бы то ни было регламентаціи въ этомъ дѣлѣ, такъ какъ каждая дорога сама стремится использовать по возможности грузимые ею вагоны и предлагаемыя Коммиссіею Правила имѣютъ характеръ инструкціонный. Во всякомъ случаѣ, денежной, за неисполненіе такихъ Правилъ, отвѣтственности одной дороги передъ другою устанавливать не слѣдуетъ.

Представитель Московско-Казанской дороги, П. А. Скальковскій, заявилъ, что принимающая дорога не можетъ быть обязываема провѣрять, нагруженъ-ли чужой запломбированный вагонъ 125 пуд. или 250 пуд. грузъ. Засимъ, хотя предлагаемыя Коммиссіею Правила нагрузки сборныхъ вагоновъ и могли-бы быть приняты, но никакого штрафа за несоблюденіе этихъ правилъ устанавливать нельзя. Вопросъ

о нагрузкѣ мелочныхъ грузовъ можетъ интересовать вообще только дороги главнаго теченія таковыхъ грузовъ, почему дороги эти могутъ входить по сему предмету въ частныя между собою соглашенія.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской дороги заявилъ, что если, какъ видно изъ дѣла, существуетъ предположеніе сдѣлать эти правила обязательными для казенныхъ дорогъ, то практика такого примѣненія можетъ лучше всего выяснить полезность введенія ихъ впослѣдствіи на всѣхъ дорогахъ сѣти.

XCII Общій Съѣздъ, бывшій въ 1904 году, разсмотрѣвъ изложенное заключеніе XXI Технической Коммиссіи, послѣ обмѣна мнѣній, призналъ полезнымъ установленіе Правилъ, но не въ текстѣ Соглашенія, а въ видѣ Приложенія къ оному, и съ исключеніемъ изъ правилъ п. 5-го, въ коемъ устанавливается штрафъ въ 3 руб. за погрузку вагона несогласно съ требованіями, изложенными въ §§ 18 и 19 Соглашенія.

Засимъ Съѣздъ постановилъ дополнить § 19 Соглашенія о прямомъ сообщеніи слѣдующимъ примѣчаніемъ:

„Особыя Правила о перевозкѣ мелочныхъ (попудныхъ) отправокъ въ сборныхъ вагонахъ“ (приложены къ протоколу XCII Общаго Съѣзда), и дополнить Соглашеніе о прямомъ сообщеніи особымъ къ § 19 Приложеніемъ за № 42.

На **CII Общемъ Съѣздѣ**, бывшемъ въ ноябрѣ 1906 года, обсуждался вопросъ *„О дополненіи установленныхъ XCII Общимъ Съѣздомъ Правилъ о перевозкѣ мелочныхъ отправокъ въ сборныхъ вагонахъ* (прилож. № 42 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи)—*постановленіемъ о сортировкѣ мелочнаго груза на передаточныхъ станціяхъ“*. Общій Съѣздъ, послѣ дебатовъ (прот. 102 Общаго Съѣзда, стр. 91 — 95), призналъ полезнымъ передать этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Совѣщательнаго Съѣзда Службы Движенія для проектированія мѣропріятій, которыя Съѣздъ признаетъ цѣлесообразными, въ отношеніи передачи мелкихъ отправокъ: а) съ данной дороги на сосѣднюю дорогу назначенія и б) слѣдующихъ транзитомъ черезъ эту сосѣднюю дорогу.

XVI Совѣщательный Съѣздъ Службы Движенія (въ 1906 году) пришелъ къ слѣдующему, по данному вопросу, заключенію:

„Не отрицая принципіально полезнаго значенія дополненія правилъ о перевозкѣ мелочныхъ отправокъ (прил. № 42 къ § 19 Соглашенія о прямомъ сообщеніи), Съѣздъ признаетъ, что въ настоящее время таковое дополненіе неосуществимо за неимѣніемъ на большинствѣ дорогъ необходимыхъ сортировочныхъ обустройствъ, въ виду чего практически выяснилась полная невозможность не только вводить

какія-либо дополнительныя узаконенія о сортировкѣ грузовъ, но и въ точности выполнять повсемѣстно уже установленныя на этотъ предметъ правила.

Поэтому Съѣздъ въ данный моментъ нашелъ возможнымъ лишь рекомендовать дорогамъ, въ цѣляхъ болѣе успѣшной перевозки мелочныхъ грузовъ, скорѣйшее приведеніе изъ сортировочныхъ устройствъ, въ то соотвѣтствіе, при которомъ явилась-бы возможность выполнять безъ нарушенія нынѣ существующія правила и только послѣ сего, по полученіи отъ всѣхъ дорогъ извѣщеній о полной удовлетворительности ихъ сортировочныхъ помѣщеній, представится возможность дополнять правила о перевозкѣ мелочныхъ грузовъ въ репрессивномъ направленіи, т. е. возможно будетъ установить для дороги принимающей право отказаться отъ пріема неправильно разсортированнаго въ вагонѣ груза.

Помимо того, какъ переходную ступень къ общимъ правиламъ, Съѣздъ признаетъ несомнѣнную пользу и желательность широкаго примѣненія между дорогами частныхъ соглашеній о порядкѣ сортировки и передачи мелочныхъ грузовъ".

CIV Общій Съѣздъ (засѣданіе 9 марта 1907 г.), заслушавъ заключеніе 16 Совѣщательнаго Съѣзда Службы Движенія, вполнѣ присоединился къ нему и постановилъ рекомендовать желѣзнымъ дорогамъ принять изложенныя выше заключенія упомянутаго Съѣзда по настоящему вопросу—къ исполненію.

Въ позднѣйшихъ, послѣ 1907 года, Съѣздахъ и Коммиссіяхъ вопросъ о сборныхъ вагонахъ не возбуждался.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 109. О разсмотрѣніи заключеній Техническихъ Коммиссій: XLI—по вопросу 3-му и XLII—по вопросу 7-му.

На CXIV' Общемъ Съѣздѣ, при разсмотрѣніи Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ газовмѣстилищъ съ сжатымъ водородомъ, выработанныхъ XXXIV' Техническою Коммиссіею (вопр. 151) и сличеніи ихъ какъ съ принятыми тою же Коммиссіею правилами перевозки по желѣзнымъ дорогамъ растворенаго ацетилена, такъ и съ Временными Правилами перевозки по желѣзнымъ дорогамъ взрывчатыхъ грузовъ, въ особенности съ Правилами перевозки жидкой углекислоты, между прочимъ, выяснилось однообразіе и повторяемость многихъ общихъ положеній во всѣхъ этихъ правилахъ, которыя могли быть объединены въ одни правила, что, несомнѣнно, послужило бы къ удобству пользованія ими.

Имѣя это обстоятельство въ виду, Общій Съѣздъ положилъ: поручить Технической Коммиссіи произвести пересмотръ всѣхъ Правилъ о перевозкѣ по желѣзнымъ дорогамъ взрывчатыхъ грузовъ съ цѣлью систематизаціи и объединенія ихъ въ одни Правила, принявъ при этомъ въ основаніе Правила о сихъ грузахъ, примѣняемыя на нѣмецкихъ желѣзныхъ дорогахъ, по которымъ взрывчатые грузы, соотвѣтственно ихъ особенностямъ, классифицированы на 8 группъ.

XXXVII Техническая Коммиссія, въ которую былъ внесенъ этотъ вопросъ (48), въ виду необходимости пересмотра большого числа различныхъ Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ взрывчатыхъ и легковоспламеняющихся грузовъ, для возможности составить на сей предметъ объединенныя Правила, съ классификаціей сказанныхъ грузовъ по группамъ, просила представителя Китайской Восточной желѣзной дороги, И. Н. Булуева, принять на себя трудъ составить проектъ таковыхъ объединенныхъ Правилъ, для разсмотрѣнія ихъ въ одной изъ будущихъ Техническихъ Коммиссій.

Вопросъ этотъ, внесенный затѣмъ въ XXXIX и XL Техническія Коммиссіи, не могъ получить разрѣшенія вслѣдствіе непредставленія И. Н. Булуевымъ проекта сказанныхъ объединенныхъ Правилъ перевозки взрывчатыхъ грузовъ, а потому вопросъ этотъ былъ внесенъ въ программу занятій XLI Технической Коммиссіи, но и въ этой послѣдней Коммиссіи, за неготовностью, въ законченномъ видѣ, проекта упомянутыхъ правилъ разсмотрѣніе таковаго не состоялось.

Въ XLI Технической Коммиссіи инженеръ И. Н. Булуевъ, объясняя причины задержки въ составленіи Проекта, обратилъ вниманіе Технической Коммиссіи, что въ проектѣ Правилъ, допускаемыхъ къ перевозкѣ грузовъ въ международныхъ сообщеніяхъ, разработанныхъ Конференціей въ Бернѣ, помѣщены Правила для перевозки не только взрывчатыхъ веществъ, но также и для перевозки самовозгарающихся, горючихъ, ядовитыхъ, ѣдкихъ и зловонныхъ веществъ.

При этомъ инженеръ И. Н. Булуевъ пояснилъ, что правила для перевозки многихъ изъ этихъ грузовъ по русскимъ ж. д., если и преподаны для руководства, то весьма разбросаны и изложены безъ стройной системы, для перевозки же многихъ другихъ изъ перечисленныхъ выше веществъ и совсѣмъ нѣтъ правилъ. Въ виду этого, по его мнѣнію, казалось-бы полезнымъ воспользоваться примѣромъ и трудомъ Международной Конференціи и издать для руководства и по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ правила для перевозки не только взрывчатыхъ веществъ, но и другихъ веществъ, принимаемыхъ ж. д. къ перевозкѣ вообще на особыхъ условіяхъ.

Съ приведеннымъ мнѣніемъ инженера И. Н. Булуева, о желательности составленія на подобіе международныхъ Объединенныхъ Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ: взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся, самовозгорающихся, ядовитыхъ, ѣдкихъ, отвратительныхъ и зловонныхъ XLI Техническая Коммиссія согласилась, вслѣдствіе чего объединенныя Правила для указанныхъ грузовъ инженеромъ И. Н. Булуевымъ были составлены и представлены на разсмотрѣніе XLII Технической Коммиссіи.

Въ послѣдней, составитель представленныхъ ея вниманію „Правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ: взрывчатыхъ, легковоспламеняющихся, самовозгорающихся и другихъ, могущихъ причинить вредъ при перевозкѣ и принимаемыхъ на особыхъ условіяхъ“, И. Н. Булуевъ, пояснилъ, что правила эти составлены примѣнительно къ таковымъ же правиламъ, принятымъ въ прошломъ 1912 году въ Бернѣ для международныхъ перевозокъ, съ расширеніемъ списка взрывчатыхъ веществъ и припасовъ, въ направленіи, предложенномъ Германскими дорогами въ августѣ мѣсяцѣ 1912 г. и принятомъ въ С.-Петербургѣ на Съѣздѣ международныхъ сообщеній 15 сентября 1912 г.

Однообразныя правила по указанному предмету для внутреннихъ и международныхъ перевозокъ, по мнѣнію И. Н. Булуева, необходимо создать съ тою цѣлью, чтобы избѣжать двойственности въ перевозкахъ, избѣжать преподанія излишняго руководства и тѣмъ облегчить задачу желѣзнодорожнымъ служащимъ въ усвоеніи дѣйствующихъ руководствъ.

Представитель Варшавско-Вѣнской д., А. В. Кржижановскій, обратилъ вниманіе Технической Коммиссіи на то, что условія перевозокъ во внутреннемъ и международномъ сообщеніяхъ совершенно различны, такъ какъ изъ за таможенныхъ обрядностей, къ международнымъ перевозкамъ предъявляются повышенныя требованія въ отношеніи укупорки перевозимыхъ предметовъ, облегчающей ихъ осмотръ, чего не требуется для перевозокъ внутренняго сообщенія и что, поэтому, въ основу объединенныхъ правилъ должны быть прежде всего положены соотвѣтственныя указанія, содержащіяся въ приложеніяхъ къ статьѣ 51 Общаго Устава р. ж. д., почему вновь выработанныя правила необходимо сравнить съ дѣйствующими правилами.

Далѣе, А. В. Кржижановскій указалъ, что CXIV Общимъ Съѣздомъ на Техническую Коммиссію возложена вполнѣ опредѣленная задача: выработать объединенныя правила перевозки по желѣзнымъ дорогамъ взрывчатыхъ грузовъ; между тѣмъ, въ составленномъ И. Н. Булуевымъ проектѣ, согласно постановленію 41 Технической Коммиссіи по вопросу 3-му программы ея занятій, предвидѣна перевозка не только взрывчатыхъ грузовъ, но и другихъ, какъ, напримѣръ самовозгорающихся, горючихъ, ядовитыхъ, ѣдкихъ и зловонныхъ. Постановленіе 41 Технической Коммиссіи еще не утверждено Общимъ Съѣздомъ и его взглядъ на расширеніе объединенныхъ правилъ еще не извѣстенъ.

Считая, поэтому, преждевременнымъ, впредь до полученія указаній Общаго Съѣзда, разсматривать правила перевозки другихъ грузовъ, А. В. Кржижановскій полагалъ ограничиться пока разсмотрѣніемъ объединенныхъ правилъ только о взрывчатыхъ грузахъ, отнесенныхъ въ проектѣ И. Н. Булуева къ первому классу.

Представитель Съѣзда Международныхъ сообщеній, В. В. Ламанскій, указалъ, что правила и списокъ взрывчатыхъ грузовъ, составляющихъ нынѣ приложеніе къ статьѣ 51 Общаго Устава р. ж. д., являются неполными, вслѣдствіе чего, съ цѣлью согласованія дѣйствій желѣзныхъ дорогъ съ интересами промышленности и торговли, правила эти и списокъ необходимо переработать въ томъ направленіи, въ какомъ принято на Международной Конференціи въ Бернѣ въ 1912 году.

Тамъ, между прочимъ, согласно предложенію русскихъ желѣзныхъ дорогъ, постановлено расположить грузы въ формѣ таблицъ по степени ихъ взрывчатости, укупорки въ сосуды, предъявленія свидѣтельствъ и проч.

Это послѣднее слово техники изданія руководства въ перевозкахъ,

ибо такія таблицы, наглядно представляющія цѣлую серію грузовъ, которые должны перевозиться при однородныхъ условіяхъ, въ значительной мѣрѣ будутъ способствовать къ облегченію пользованія правилами.

Ссылаясь на изложенное, В. В. Ламанскій высказалъ предположеніе, что и русскимъ желѣзнымъ дорогамъ при выработкѣ правилъ перевозки взрывчатыхъ грузовъ для внутренняго сообщенія слѣдовало бы придержаться, для единства, правилъ, принятыхъ для перевозки одноименныхъ грузовъ въ международномъ сообщеніи, съ расположеніемъ ихъ въ формѣ таблицъ, причемъ трудъ составленія такихъ таблицъ онъ, В. В. Ламанскій, можетъ принять на себя, а составленіе правилъ къ нимъ можно бы поручить инженеру И. Н. Булуеву.

Выслушавъ сообщеніе представителя Международныхъ Съѣздовъ, В. В. Ламанскаго, и имѣя въ виду, что расположеніе грузовъ въ формѣ таблицъ по степени ихъ взрывчатости, укупорки въ сосуды, предъявленія свидѣтельствъ и проч., т. е. иначе сказать систематизація на группы грузовъ, которыя должны перевозиться по желѣзнымъ дорогамъ съ примѣненіемъ однородныхъ условій, въ значительной степени будетъ способствовать къ удобству пользованія правилами, Техническая Коммиссія постановила отложить разсмотрѣніе представленнаго инженеромъ И. Н. Булуевымъ проекта до слѣдующей Технической Коммиссіи, прося его совмѣстно съ В. В. Ламанскимъ пересмотрѣть и, если потребуется, переработать правила съ расположеніемъ грузовъ по таблицамъ въ томъ направленіи, въ какомъ это принято на послѣдней Международной Конференціи въ Бернѣ при окончательномъ установленіи редакціи приложенія № 1 къ Международной Конференціи, ограничившись пока подготовкой къ слѣдующей Технической Коммиссіи правилъ о взрывчатыхъ грузахъ, отнесенныхъ въ проектѣ И. Н. Булуева къ 1 классу, т. е. тѣхъ взрывчатыхъ грузовъ, составленіе объединенныхъ правилъ о которыхъ CXIV Общимъ Съѣздомъ поручено Технической Коммиссіи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ просить И. Н. Булуева и В. В. Ламанскаго при выработкѣ правилъ имѣть въ виду указанія о перевозкѣ взрывчатыхъ грузовъ, содержащіяся въ статьѣ 51 Общаго Устава р. ж. д.

Обращаясь засимъ къ вопросу о перевозкѣ предвидѣнныхъ проектомъ И. Н. Булуева грузовъ: самовозгорающихся, горючихъ, ядовитыхъ ѣдкихъ, отвратительныхъ и зловонныхъ, Техническая Коммиссія признала разсмотрѣніе правилъ объ этихъ грузахъ преждевременнымъ, такъ какъ Общимъ Съѣздомъ никакихъ заданій Технической Коммис-

сіи по предмету сихъ грузовъ преподано не было. А потому Техническая Коммиссія постановила испросить указаній у Общаго Съѣзда, требуется ли выработка объединенныхъ правилъ по этимъ грузамъ, или же въ отношеніи перевозки таковыхъ слѣдуетъ остаться при дѣйствующихъ въ настоящее время правилахъ.

Вслѣдствіе этого, настоящій вопросъ и представляется нынѣ на усмотрѣніе Общаго Съѣзда.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По ознакомленіи съ поднятымъ Техническою Коммиссіею вопросомъ „О желательности составленія, на подобіе международныхъ, объединенныхъ правилъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ веществъ самовозгорающихся, горючихъ, ядовитыхъ, ѣдкихъ, отвратительныхъ и зловонныхъ“, **Общій Конвенціонный Съѣздъ**, не имѣя данныхъ для сужденія о томъ, вызывается ли объединеніе правилъ объ упомянутыхъ грузахъ дѣйствительною необходимостью, возможно-ли оно по условіямъ крайне разнообразнаго движенія поѣздовъ по сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ и можетъ ли сведеніе правилъ о сказанныхъ грузахъ въ одни правила благопріятно отразиться на эксплоатаціи дорогъ, **положилъ** отложить разсмотрѣніе этого дѣла, прося г. Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда запросить отзывы дорогъ по существу такового и, по полученіи ихъ, внести вопросъ объ объединеніи правилъ относительно вышеназванныхъ грузовъ въ программу ближайшаго по времени Общаго Конвенціоннаго Съѣзда.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 110. О выраженіи со стороны Общаго Съѣзда признательности лицамъ, принимавшимъ наиболѣе дѣятельное участіе въ выработкѣ проекта новаго Общаго Соглашенія о вагонахъ.

Въ маѣ мѣсяцѣ 1909 года, на CX Общемъ Конвенціонномъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, возбужденъ былъ вопросъ о несовершенствѣ дѣйствующаго Общаго Соглашенія о вагонахъ, которое, со времени введенія въ дѣйствіе въ 1889 году, т. е. въ теченіе 20 лѣтъ, не пересматривалось, а лишь дополнялось и измѣнялось по отдѣльнымъ параграфамъ, причемъ иной разъ измѣненіе какого-либо параграфа, при спѣшной и напряженной работѣ Техническихъ Коммиссій, проектировавшихъ измѣненія, не связывалось съ другими параграфами, послѣдствіемъ каковой несогласованности являлись претензіи однѣхъ дорогъ къ другимъ.

Въ виду этого, CX Общій Съѣздъ положилъ передать на разсмотрѣніе Технической Комммссіи вопросъ о коренномъ пересмотрѣ дѣйствующаго Соглашенія о вагонахъ, обративъ при этомъ ея вниманіе, что со времени выработки сказаннаго Соглашенія въ 1889 году движеніе на сѣти и условія его настолько измѣнились и увеличился вагонный паркъ, что можетъ быть настало время установить другіе принципы и правила обмѣна вагонами.

Послѣ того, вопросъ этотъ поступилъ въ ближайшую по очереди XXXIII Техническую Коммиссію.

Послѣдняя, принимая во вниманіе крайнюю серьезность и сложность задачи и невозможность выполнить ее въ короткій срокъ ея занятій, образовала для пересмотра Общаго Соглашенія о вагонахъ особыя Подкоммиссіи изъ представителей Движенія и Тяги, сообразно дѣленію Соглашенія на Отдѣлы I, II и III, причемъ представителями обѣихъ Подкоммиссій были избраны представители М.-Казанской дороги: по пересмотру Отдѣла I-го Борисъ Васильевичъ Орловъ, а II и III-го—Павелъ Михайловичъ Юденковъ.

Вышеприведенное предположеніе объ образованіи Подкоммиссіи было одобрено CXII Общимъ Съѣздомъ и утверждено Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Собранія образованныхъ такимъ порядкомъ Подкоммиссій для пересмотра Соглашенія о вагонахъ происходили въ Москвѣ при Управленіи М.-Казанской желѣзной дороги.

Затѣмъ труды этихъ Подкоммиссій разсматривались въ XXXV, XXXVIII и XLI Техническихъ Коммиссіяхъ, прямымъ результатомъ которыхъ явился проектъ новаго Общаго Соглашенія о вагонахъ, принятый CXXXIX Общимъ Съѣздомъ и находящійся въ настоящее время на утвержденіи Правительства.

Тогда же CXXIX Общій Съѣздъ, отмѣчая работы Подкоммиссій (см. стр. 32 протокола), положилъ выразить отъ имени Съѣзда благодарность всѣмъ представителямъ отъ дорогъ, принимавшимъ участіе въ работахъ Московскихъ Подкоммиссій, и предсѣдателямъ этихъ Подкоммиссій: по Службѣ Движеній—Б. В. Орлову и по Службѣ Тяги—П. М. Юденкову, за произведенную ими сложную работу по пересмотру и выработкѣ Соглашенія на установленныхъ Технической Коммиссіею и Общимъ Съѣздомъ основаніяхъ, направленныхъ къ лучшей утилизаціи подвижного состава и сокращенію поводовъ къ браковкѣ вагоновъ на передаточныхъ пунктахъ и связаннаго съ этимъ излишняго простоя подвижного состава.

Сужденія и постановленіе Общаго Съѣзда.

Настоящій **Общій Конвенціонный Съѣздъ,** освѣдомившись о томъ, что одобренный CXXIX Общимъ Съѣздомъ проектъ Соглашенія о вагонахъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ признается пріемлемымъ и что успѣху этого дѣла способствовала обстоятельная разработка проекта Московскими Подкоммиссіями подъ предсѣдательствомъ Б. В. Орлова и П. М. Юденкова, при ближайшихъ активныхъ сотрудникахъ: отъ В.-Вѣнской—по Движенію—А. В. Кржижановскомъ и Николаевской—по Тягѣ—М. А. Карабановѣ, которые посвятили много труда и времени на разработку проекта Соглашенія, предназначеннаго для общаго пользованія всѣми дорогами,—**положилъ** довести о таковыхъ заслугахъ указанныхъ лицъ передъ всѣми дорогами до свѣдѣнія Правленія М.-Казанской ж. д. и Управленій В.-Вѣнской и Николаевской дорогъ, а также просить предсѣдателя Общаго Съѣзда, М. П. Федорова, не отказать засвидѣтельствовать передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ о признанныхъ Общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ заслугахъ какъ указанныхъ лицъ, состоящихъ на службѣ въ Обществѣ М.-Казанской ж. д., такъ равно и ближайшихъ ихъ сотрудникахъ, А. В. Кржижановскомъ и М. А. Карабановѣ, въ отличномъ исполненіи ими возложеннаго на нихъ CXII Общимъ Конвенціоннымъ Съѣздомъ порученія.

Приложеніе къ протоколамъ
CXXXV Общаго Съѣзда.

СПИСОКЪ

представителей CXXXV Общаго Съѣзда, съ указаніемъ засѣданій, въ которыхъ они принимали участіе.

Присутствіе представителя обозначено сокращеннымъ словомъ: **пр.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ.		Дни [illegible]ханій и №№ вопросовъ											
		26 февр.	27 февр.	28 фев[illegible]	[illegible] мар.	3 мар.	4 мар.	5 мар.	6 мар.	11 мар.	12 мар.	13 мар.	14 мар.
		33, 34, 37, 38, 39, 50, 79, 99.	40, 43, 44, 45.	48, 54, [illegible]	[illegible], 47, [illegible] 55, [illegible] 58, [illegible] 60	49, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 80.	68, 72, 77, 81, 83, 91, 93, 95, 101.	83, 90, 94, 96	35, 36, 42, 65, 73, 74, 75, 76, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 89, 92.	3, 4, 8, 11, 12, 18, 31, 32, 98, 105, 106, 109.	1, 2, 5, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 17.	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 102, 103, 104	10, 16, 19, 20, 21, 97, 100, 107, 108, 110
Отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.	*С. Н. Бойданъ*	—	-	—	—	—	—	—		пр.		-	
» Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор	*Ф. О. Магазинъ*	пр.	пр.	р.	пр.	пр.	—	пр	пр.		пр.	пр.	—
	В. С. Зелль	пр.	пр.	р.	—	-	пр.			пр.	пр.	пр.	пр.
	Л. И. Изюмовъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	П. І. Добросельскій	пр.	пр.	пр.	—	—	пр.	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	В. А. Балашовъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	С. Л. Колаковскій	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.				—
» Департамента желѣзнодорожной отчетности	*И. В. Скачевскій*	—			-			-		-	пр.	—	
» Департамента Полиціи	*Д. Н. Давыдовъ*			—		—	—			—		пр.	
» Отдѣла военныхъ сообщеній Гл. Упр. Генер. Штаба	*Г. Ф. Бендеръ*								—			пр.	—
Отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:													
» Александровской	*Н. Н. Сачковъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.				—
	П. Н. Скуба	—	—		—	пр.		пр.		—			—
» Варшавско Вѣнской	*И. Ф. Богомоловъ*	пр.	пр.	пр.			—			-			-
	А. М. Варваринскій	пр.	пр.	пр.	—	—	пр.	пр.	пр.		—		
	И. С. Климекъ	—	пр.	—		—			пр.		-	-	
» Екатерининской	*Д. А. Москалина*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—		—		-
	К. Н. Малиновскій	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.			—	—
	Д. Д. Кононенко	—	—				—		пр.	—			
» Забайкальской	*Н. Е. Черепановъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.				
	А. П. Шпенеръ		пр.	пр.	—	—	—	—	—	—	—		—
» Закавказскихъ	*П. П. Орловскій*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.		—	-	
	І. Е. Каневскій	пр.	пр.	пр.	—	—	—		пр.	-			
» Либаво-Роменской	*А. И. Казарновскій*				пр.	пр.			пр.	-			
» Московско-Курской съ М.-Нижегородской и Муромской	*А. А. Слѣпушкинъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.				-
» Пермской	*Г. Г. Жаровъ*	-	пр.	-	пр.	пр.	пр.				—		
	Н. Н. Бисяринъ		пр.	-	-	-		-				-	—
» Полѣсскихъ	*Ф. С. Андрушевичъ*	пр.	пр.	пр.	—	—	—	—	—	-			—
	Д. И. Савельевъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	-			
	И. И. Петковскій	—			-	пр.	пр.	пр.	пр.	—			
» Привислинскихъ	*І. А. Закржевскій*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.		-		—		—
	К. Ю. Гарчинскій	пр.	пр.	пр.	-	—			пр.	—	—		—
» Риго-Орловской	*В. Ф. Колышкевичъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.				—
	М. А. Майке		пр.	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.			—	
	И. Г. Чакурсъ		—	пр.	-	-			-	—			-
» Самаро Златоустовской	*С. А. Поплавскій*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—		—
» Сибирской	*М. И. Богданюкъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.		—		—
	Г. П. Бектобековъ	—		пр.	—	—	-			-			—
» Средне Азіатской	*Б. И. Добржинскій*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—		—	
	Г. Г. Пицхелаури		—	—	—		пр.	пр.	пр.		—		—
» Сызрано-Вяземской	*П. М. Кипарисовъ*	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—	—	—

ПРИСУТСТВОВАЛИ.		Дни [illegible]ѣданій и №№ вопросовъ											
		26 февр	27 февр.	28 февр.	[illegible]	3 мар.	4 мар	5 мар.	6 мар.	11 мар.	12 мар.	13 мар.	14 мар.
		33, 34, 37, 38, 39, 50, 79, 99.	40, 43, 44, 45.	48, 51, [illegible]	[illegible] 47, 54, 55, 57, 58, [illegible]	49, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 80	68, 72, 77, 81, 88, 91, 93, 95, 100	83, 90, 94, 96.	35, 36, 42, 65, 73, 74, 75, 76, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 89, 92.	3, 4, 8, 11, 12, 18, 31, 32, 93, 105, 106, 109.	1, 2, 5, [illegible], 7, 9, 13, 14, 15, 17	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 102, 103, 104	0, 16, 19, 20, 21, 97, 100, 107, 108, 110
Отъ Сѣверныхъ	П. П. Мишле	—	—	—	пр.	пр	пр	—	пр	—	—		—
» Сѣверо-Западныхъ	Л. Н. Чернышевъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	—	—		—
» Ташкентской	А. Я. Зазулинъ	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—		—
	Н. И. Никифоровъ	пр	—	—	—	—	—	—	пр			—	
» Юго-Западныхъ	Г. П. Юцевичъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	пр.	пр	пр	пр			
	Н. А. Тулубъ	—	пр.		—				—	—	—		—
» Южныхъ	В. В. Новацкій	пр	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр		—		
	Л. И. Дабо		—	пр	—	—	—	—		—			
Отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ:													
» Богословской	М. М. Тагеръ	—		—	—	—		—	—	пр	пр.	—	
» Владикавказской	В. П. Черновъ	пр.	пр	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	—	—	—	
	М. Ф. Кривошеинъ		—	—		—	—	—	—	пр.	пр	—	
	А. А. Гибнеръ			пр	пр	—	—	—	—	—		пр	пр.
» Китайской-Восточной (за Уссур. дор.)	А. С. Могучій	—		пр.	пр.	пр.	пр	пр.			—	—	—
» Лодзинской	Я. О. Сукеницкій		пр		пр.	пр	пр	пр.		—	—	—	
» Моск.-Виндаво-Рыбинской	К. П. Лазаревъ	—						—		—	пр		
	С. И. Лапинъ	—		—		—	—	—	—	—	—	пр	—
	П. П. Акимовъ	пр.	пр	пр.	пр.	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	пр	пр.
	Н. Б. Ленцнеръ	пр.	пр	пр.	пр.	пр	пр.	пр	пр	пр.	пр.	пр	пр.
» Московско-Казанской	М. И. Савельевъ	—			—			пр.	пр.			пр	
	Г. Г. Кобылинскій	пр	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	А. П. Соколовъ	пр.	пр	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	—	—		—
» Московско-Кіево-Воронежской	Ю. А. Лэмпицкій	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	пр.	пр.	пр.
	В. К. Тубенталь		пр.	—		—	—	—					
» Рязанско-Уральской	М. П. Федоровъ	пр.	пр	пр	пр.	пр	пр	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр
	М. П. Славскій	пр.	пр.	—	—			—		пр.	пр.	пр.	пр.
	К. С. Федоровскій		пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.			—	
	С. А. Княжевицкій	пр.	пр.	—	—	—	—	—	—		—		
	М. Л. Успенскій	—	—	пр.	пр.	пр.	пр	пр			—		—
	Л. И. Веселый		пр	—	—	—		—		—	—		—
» Сѣверо-Донецкой	Е. А. Могилевскій	пр.	—	пр.	—	—		—				—	—
	К. С. Федоровскій	—		—	—	пр.	пр	пр.	пр	—		—	
» Троицкой	М. Е. Цибенко		пр	пр.	пр.		пр.	—	—				
	Б. Л. Гольдинъ	пр.		—		—	—	—		—	—		—
	А. К. Тышинскій	—		—		—	—		—			пр.	пр.
» Ферганской	Б. Н. Миллеръ	пр.	пр.	пр.		пр.				—			
» Юго-Восточныхъ	А. И. Синдѣевъ	—	—	—				—	пр.		—	пр	
	В. А. Изнаръ	—		—	—	—	—	—		пр	—	—	—
	В. П. Скачко	пр	пр.	пр.	пр	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр
	А. Л. Гертигъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.		—		пр.
Отъ Подъѣздныхъ путей.													
» Перваго Общества п. п.	В. Ф. Пекарскій	пр.	—	—									

ПРИСУТСТВОВАЛИ.		Дни засѣданій и №№ вопросовъ.											
		26 февр.	27 февр.	28 фев[illegible]	[illegible] мар.	3 мар.	4 мар.	5 мар.	6 мар.	11 мар.	12 мар.	13 мар.	14 мар.
		33, 34, 37, 38, 39, 50, 79, 99.	40, 43, 44, 45.	48, 51 [illegible]	[illegible] 46, 47, [illegible] 55, [illegible] 58, [illegible] 60	49, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 80.	68, 72, 77, 81, 88, 91, 93, 95, 100.	83, 90, 94, 96.	35, 36, 42, 65, 73, 74, 75, 76, 78, 82, 84, 85, 86, 87, 89, 92.	3, 4, 8, 11, 12, 18, 31, 32, 98, 105, 106, 109.	1, 2, 5, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 17	22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 102, 103, 104.	10, 16, 19, 20, 21, 97, 100, 107, 108, 110.
От Биржевыхъ Комитетовъ:													
Отъ Варшавскаго	*Э. И. Каминскій*	[illegible]	—		—		—				—		—
» Московскаго	*Н. А. Куровъ*			-	—	—	—		—	пр	пр.	-	—
» Рижскаго	*I. Ю. Зальесскій*			-	—	—		-		пр	пр.	-	пр.
» С. Петербургскаго	*В. В. Уржумцевъ*	—		-	—	—		—	—		пр	—	
» Совѣта Съѣзда представителей торговли и промышленности	*М. Н. Семиховъ*		—	-			—			-	пр	—	пр
» С.-Петербургской Яичной, Масляной и Курятной Биржи	*Н. С. Козловъ*			—			-		—	пр.	—		
» Общества Заводчиковъ-Фабр.	*Г. Ю. Борисовичъ*							-	—		пр		
» Контрагентства Суворина	*А. И. Ефремовъ*	-	—				—			пр			
» Акц. Общ. «Гергардъ и Гей»	*Г. М. Бубисъ*				-			—		-		-	пр.
» Торг. Дома «П. Сорокоумовскій Сын я»	*А. В. Чуваевъ*	—	—	-	-					—		—	пр
» Конторы Между-нар. сообщ.	*Р. Р. Санъ-Галли*		—			пр.	—		-	пр.		пр	пр
Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда	*С. П. Лосевъ*	пр	пр	пр	пр	пр	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.
Помощникъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда	*А. С. Вышковскій*	пр.	пр.	пр.	пр	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр	[illegible]	[illegible]